DEMAIN?

RAPPORT DU COMITÉ CONSULTATIF
SUR L'AVENIR
DE LA POINTE-À-CARE

Correction: Gisèle Tremblay

Photos: Archives nationales du Canada
Archives nationales du Québec
Bellemare Langlois
Pierre Fortin
Musée du Québec
Port de Québec
Le Soleil

Graphisme: Graphidée

Impression: Les Impressions J.L. inc.

DEMAIN?

RAPPORT DU COMITÉ CONSULTATIF SUR L'AVENIR DE LA POINTE-À-CARCY

Remerciements

Le Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy tient à exprimer sa profonde reconnaissance envers Mme Micheline Charlebois McKennon, directrice des sociétés d'Etat au ministère des Travaux publics du Canada, pour son soutien sans faille, ainsi qu'aux personnes suivantes, du même ministère, pour leur précieuse collaboration : M. Yves Fleury, gestionnaire régional, service de la gestion immobilière; M. Robert Borne, administrateur d'immeubles; M. André Langlais, chef régional, opérations spéciales; Mme Dominique Myrand, secrétaire. Nous adressons aussi nos vifs remerciements à Mme Claudette Lambert, secrétaire. Sans leur dévouement à tous, le Comité n'aurait pu mener à bien son travail.

Composition du comité

Gilles Boulet, président
Adjoint au président de l'Université du Québec

Carole Fernet
Présidente de Carole Fernet et Ass. Inc., architectes-paysagistes

Clément Richard
Président-directeur général de Lavalin Communications Inc.

Jean Baillargeon, secrétaire
Président de D.S.O. Concept Inc., consultants en affaires publiques.

Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy

Advisory Committee on the future of Pointe-à-Carcy

Québec, le 29 septembre 1989

L'Honorable Elmer MacKay
Ministre des Travaux publics
Ottawa

Monsieur le Ministre,

Le Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy a l'honneur de vous présenter le rapport que vous lui demandiez dans votre lettre du 30 mars dernier.

Comme vous nous le recommandiez vous-même, nous avons procédé à une large consultation des organismes et des personnes qui se préoccupent du devenir de ce précieux territoire près duquel a pris naissance la ville de Québec.

Les personnes et les groupes qui se sont présentés devant nous ont fait valoir leurs points de vue avec une correction et une sérénité exemplaires dont nous leur savons gré. Profondément respectueux de l'opinion des autres, les intervenants, parfois animés d'une certaine passion, ont apporté à nos délibérations une indispensable collaboration.

Tout en ayant à l'esprit les objectifs que vous nous aviez fixés ainsi que les différents aspects du mandat que vous nous aviez confié, nous avons prêté une oreille extrêmement attentive à toutes les opinions qui se sont exprimées devant nous et les avons étudiées avec beaucoup de soin. Nous avons enfin procédé nous-mêmes à une analyse personnelle, la plus objective possible, de la Pointe-à-Carcy. Nous avons fréquenté toutes les parties du site, nous sommes mêlés à la foule, avons questionné les gens et fouillé toute la documentation disponible.

Vous nous permettrez aussi de vous dire jusqu'à quel point les fonctionnaires de votre ministère nous ont été des collaborateurs extrêmement précieux dans la démarche que nous avions à accomplir. Sans eux, ou sans elles, nous n'y serions jamais parvenus.

Nous souhaitons vivement, Monsieur le Ministre, que ce rapport réponde à vos attentes et qu'il permette, comme vous l'écriviez dans votre lettre, "aux gens de la région de Québec d'en venir à un consensus" quant à la vocation de la Pointe-à-Carcy.

Nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

Les membres du Comité,

Gilles Boulet, président

Carole Fernet

Clément Richard

Il faut maintenant miser sur la qualité de vie, sur les attraits de l'espace bleu fluvial, sur les caractéristiques visuelles et paysagères du milieu, sur l'accessibilité publique (...)
(Réf. GIRAM)

TABLE DES MATIERES

Avant-propos	13
Introduction	15
PREMIERE PARTIE : ETAT DE LA QUESTION	
Chapitre premier : Description du site	18
Chapitre II : Aperçu historique	24
Chapitre III : Les audiences publiques	33
Chapitre IV : Un site populaire	38
DEUXIEME PARTIE : ANALYSE CRITIQUE ET RECOMMANDATIONS	
Chapitre V : Six principes d'aménagement	46
Chapitre VI : Une triple vocation	52
Chapitre VII : Projets particuliers	75
Chapitre VIII : Le maître des lieux	82
Conclusion	85
Liste des recommandations	88
ANNEXES	
1. Lettre du ministre Elmer MacKay	93
2. Liste des mémoires	95
3. Liste des consultations privées	99
4. Audiences publiques	101
5. Sondage d'opinion (Sorecom)	103
6. Lettre du ministre Marcel Masse	125

AVANT-PROPOS

Le 20 septembre 1988, le ministre des Travaux publics du Canada, M. Stewart McInnis, ordonne un moratoire sur le développement de la Pointe-à-Carcy, dans le Vieux-Port de Québec. Il le fait à la demande du ministre responsable de la région de Québec, M. Pierre Blais, et de ses collègues députés, sensibles aux préoccupations qu'avaient exprimées publiquement de nombreux citoyens et citoyennes, notamment par la voix de la Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port.

Le 30 mars 1989, dans la foulée de ce moratoire, le nouveau ministre des Travaux publics du Canada, M. Elmer MacKay, annonçe la création du Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy. C'est M. Pierre Blais, solliciteur général, ministre délégué à l'Agriculture et ministre responsable de la région de Québec, qui en divulgue la composition et le mandat.

Selon les termes de ce mandat, le site à l'étude est borné : à l'est, par le fleuve Saint-Laurent; au nord, par le bassin Louise extérieur; à l'ouest, par une ligne qui passe d'abord rue Dalhousie, entre le bassin Louise et la rue Saint-André, puis derrière les édifices John-Munn, Louis-Pratt et René-Nicolas-Levasseur; au sud, par les Terrasses du Vieux-Port, le stationnement Dalhousie et le quai Chouinard.

Dans ses recommandations, le Comité doit tenir compte des objectifs suivants : [1]

- respecter l'aspect patrimonial du site dont une portion fait partie du patrimoine mondial;
- assurer l'accessibilité du site au public;
- favoriser la création de percées plutôt que de barrières visuelles;
- favoriser une vocation pouvant générer un niveau d'activités socio-économiques compatible avec le caractère du milieu, tout en mettant en valeur son potentiel maritime, touristique, récréatif et culturel;
- envisager l'aliénation possible du territoire par le gouvernement canadien.

Le Comité avait un délai de quatre à six mois pour tenir une consultation publique et rédiger son rapport.

Les audiences publiques ont eu lieu du 12 au 22 juin 1989, sans compter une séance isolée tenue le 21 juillet suivant en raison de circonstances spéciales. Au cours de cette période, le Comité a reçu 60 mémoires et entendu 54 personnes ou groupes différents.

Les membres du Comité ont apprécié la qualité des mémoires, la conviction des participants et la sérénité des débats. Dans le cadre de leur mandat, ils ont tenu compte des points de vue exprimés pour élaborer leurs recommandations.

[1] Ainsi que le ministre Pierre Blais les a formulés en conférence de presse le 30 mars 1989.

Le Comité devait aussi prendre en considération diverses contraintes physiques, environnementales et financières. Ces contraintes ont balisé sa démarche.

Cette démarche ne s'est pas limitée aux audiences publiques (chapitre III). Le Comité a complété son information au moyen de rencontres privées (liste en annexe) et de recherches dans les archives et les textes d'histoire. Il a commandé un sondage d'opinion et deux entrevues de groupes auprès des habitants du Québec métropolitain (chapitre IV, rapport intégral en annexe). Il a compulsé la revue de presse et une liasse impressionnante de documents. Il a procédé, en outre, comme le sujet l'imposait, à une analyse visuelle attentive des lieux.

Les membres du Comité remercient tous ceux qui ont porté intérêt à leurs travaux, en particulier les citoyens qui se sont donné la peine de rédiger et de présenter un mémoire. Ils souhaitent enfin que cette réflexion commune sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy ait d'heureuses conséquences bientôt perceptibles sur le terrain.

INTRODUCTION

L'histoire récente de la Pointe-à-Carcy nous offre, pêle-mêle, un exemple foisonnant de ce qu'on cherche généralement à éviter : des hectares abandonnés, des entrepôts vides, des études à la chaîne et des projets sans suite, des improvisations, des initiatives précipitées, des controverses et des obscurités politiques, des orientations fluctuantes, des travaux contestés. Entre le cap et le fleuve, immuables.

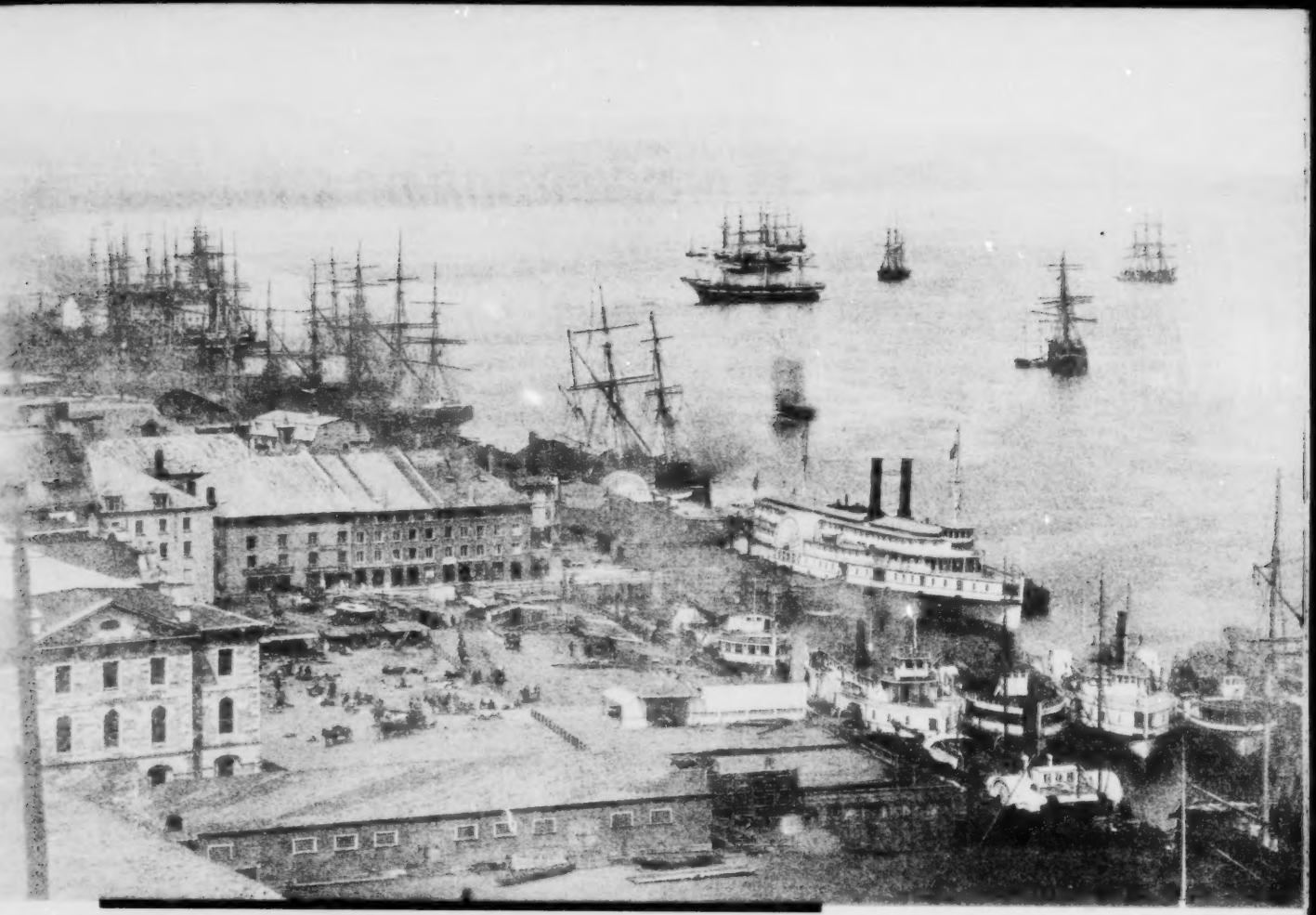
Ceci n'est pas une étude, ni un projet. Il nous a semblé que dans cette confusion générale, et pour cause, il s'imposait de cultiver un peu d'ordre. Voilà pourquoi, dans la première partie de ce rapport, nous présentons d'abord les faits, seulement les faits : ce qu'est le site, ce qu'il a été, ce qu'on veut en faire, ce qu'on en pense.

Sait-on seulement de quoi on parle? Comment se présente la Pointe-à-Carcy? Dans quel état? Quelles sont ses composantes? D'où viennent-elles? Quels liens y a-t-il entre elles? Et que dire du voisinage? Ce sont ces questions que reprend la *Description du site* (chapitre premier).

Mais l'espace n'est jamais qu'un produit patient du temps. Dans les débats publics, on a vu tout à coup le fantôme de l'histoire, pourtant évacué des esprits et des écoles, hanter les berges du Saint-Laurent comme un visiteur inattendu. L'histoire de la Pointe-à-Carcy, inséparable de la Basse-Ville et du port, comporte des épisodes fascinants où l'on retrouve la source vivante d'affirmations autrement sans relief. Notre *Aperçu historique* (chapitre II) en rend compte.

Qu'ils soient de jadis ou de naguère, et bien que les responsabilités politiques aient de tout temps peser et varier, ce sont les citoyens de Québec qui ont fait cette histoire. Encore aujourd'hui, on a vu des foules et les groupes les plus divers communiquer leur passion de la Pointe-à-Carcy, soit en exposant méthodiquement, à son propos, leur vision de l'avenir, comme le rappellent *Les audiences publiques* (chapitre III); soit en y cherchant spontanément leur plaisir, car c'est *Un site populaire* (chapitre IV).

Les faits connus, triés, il faut choisir : c'est le sens de la seconde partie. Nous en avons tiré des orientations générales : *Six principes d'aménagement* (chapitre V). Ces principes nous inspirent, pour la Pointe-à-Carcy, *Une triple vocation* (chapitre VI) qui entraîne une série de transformations sur le terrain. Nous analysons, enfin, à la lumière de ces principes, les *Projets particuliers* (chapitre VII) qu'on nous a soumis et les autorités diverses dont doit émerger *Le maître des lieux* (chapitre VIII).

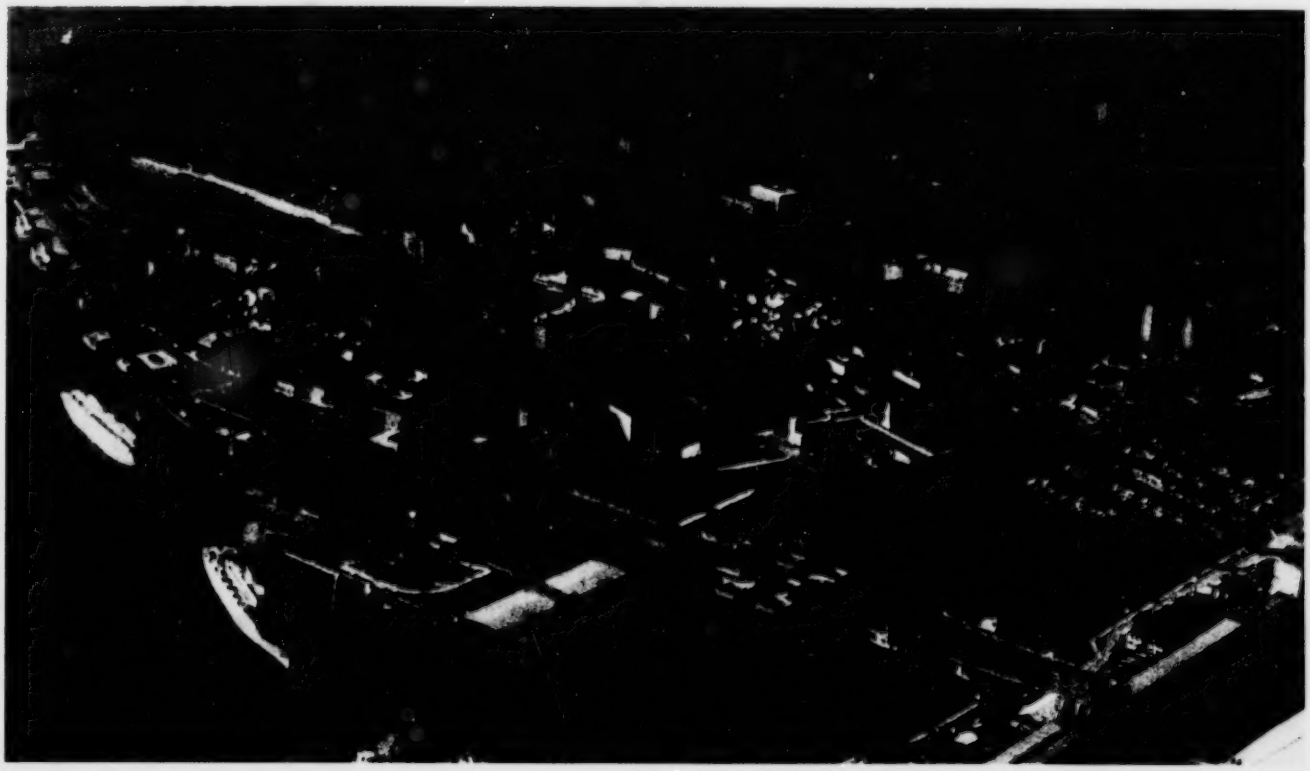


PREMIERE PARTIE:
ETAT DE LA QUESTION

C H A P I T R E I

DESCRIPTION DU SITE

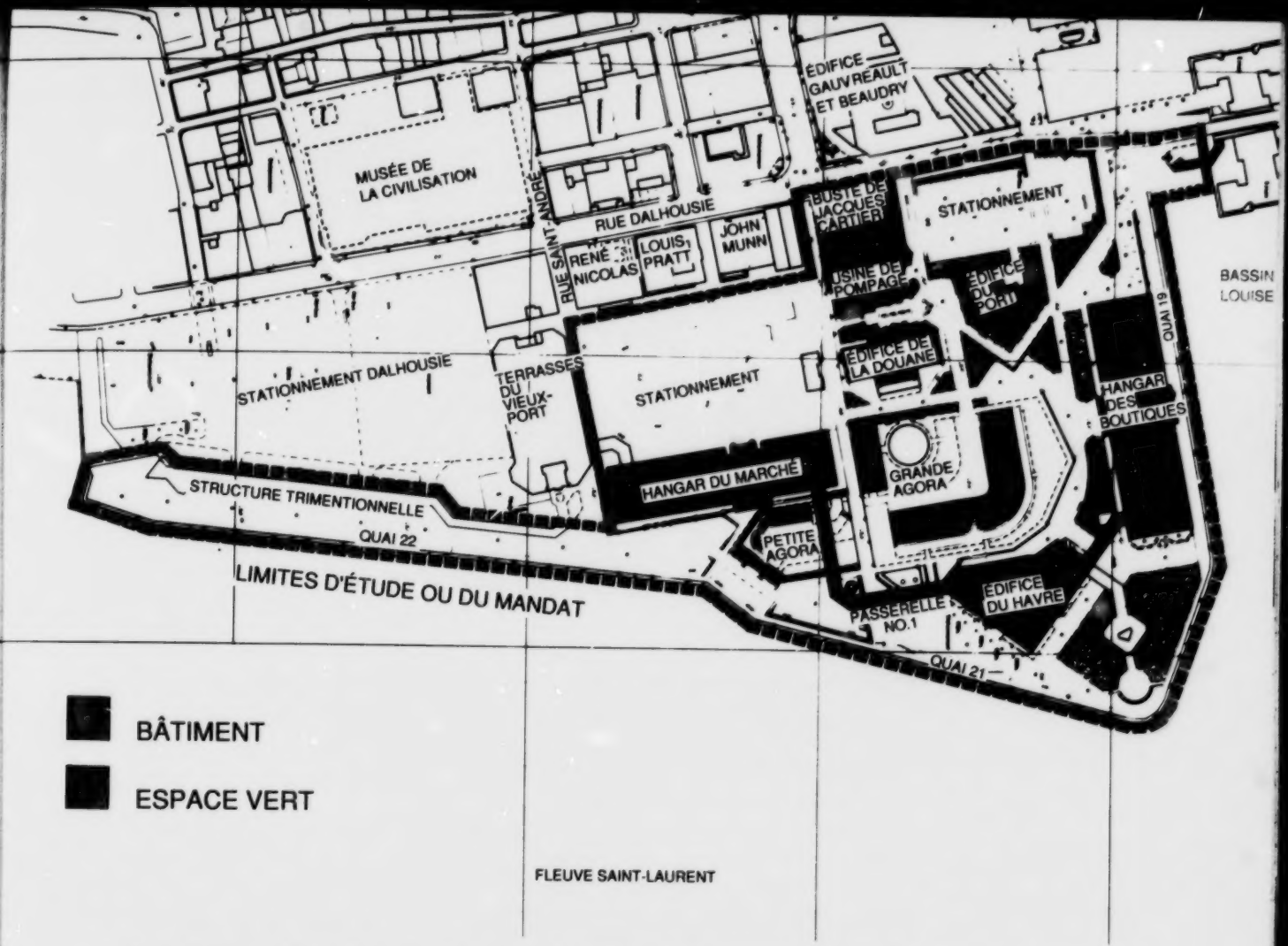
La Pointe-à-Carcy désigne la partie du Vieux-Port qui s'étend de la rue Dalhousie au fleuve Saint-Laurent et du quai Chouinard au bassin Louise. Elle occupe une superficie totale de 87 000 mètres carrés dont l'angle nord-est avance dans le fleuve, comme une flèche pointée sur Lévis ***(ill.1).***



ill.1 La Pointe-à-Carcy.

Adossée au quartier historique qui s'étage au pied des remparts, elle offre au regard de l'observateur posté à son extrémité un riche panorama de terre et d'eau : d'un côté, une large portion de fleuve, surtout en aval, depuis Saint-Romuald jusqu'à l'île d'Orléans; de l'autre, tout le versant nord-est du promontoire, lesté de ses vieilles pierres dont émergent, dans les rares perspectives encore dégagées, les tourelles du Château Frontenac, le clocher du Séminaire et les toits mansardés du village portuaire.

Terre de remblai, elle s'est développée à même le fleuve, à mesure que le port de Québec, né dans l'anse que dessine encore la rue du Marché-Champlain, allongeait ses quais de part et d'autre, vers l'anse au Foulon et l'embouchure de la rivière Saint-Charles. Encore aujourd'hui, elle reste avant tout un segment du Vieux-Port : les services portuaires y occupent deux édifices historiques et ses quais accueillent les grands navires de croisière dont les touristes se répandent aussitôt dans les rues étroites, autour de la place Royale.



ill.2 L'aménagement actuel de la Pointe-à-Carcy.

Sur le territoire même de la Pointe-à-Carcy ***(ill. 2)***, on trouve des constructions et des aménagements disparates, autant par le style que par l'âge et la fonction : deux théâtres extérieurs, avec pièces d'eau; deux édifices victoriens, en pierre de taille; quatre édifices à bureaux reconstruits, dont la façade donne rue Dalhousie; deux anciens entrepôts transformés en hangars commerciaux; trois stationnements à ciel ouvert; une promenade le long des quais; un immeuble à logements de luxe; un édifice triangulaire, à l'angle nord-est; trois petites places pavées; et diverses structures accessoires (passerelles, pergola, tour d'observation).

Utiles à la description et à l'analyse des lieux, souvent évoqués de ce fait parmi les éléments visuels qui entourent le site, les édifices de la rue Dalhousie, les Terrasses du Vieux-Port et le stationnement Dalhousie qui le borde au sud sont toutefois exclus du mandat confié au Comité et ne feront donc pas l'objet de recommandation.

Visite de la Pointe-à-Carcy

Un promeneur désireux d'en faire le tour et fixant son point de départ devant le Musée de la civilisation emprunte successivement trois voies.

Rue Dalhousie, en direction nord, il côtoie d'abord la rangée d'édifices à bureaux : Flynn-Rivard, John-Munn, Louis-Pratt et René-Nicolas-Levasseur; puis, en traversant la rue Saint-André, la pelouse contiguë à la station de pompage, que seul décore un buste de Jacques Cartier isolé sur son socle; enfin, un premier stationnement, devant l'édifice du Port de Québec, et une place pavée, sans aucun ornement.

Contournant la place, à droite, il longe vers l'est le vaste hangar des Boutiques, en bordure du bassin Louise, et une autre place, arrondie, qui ferme l'angle intérieur de la promenade.

Encore à droite, face au sud, il dépasse le long du fleuve la tour d'observation, l'édifice du Havre avec ses passerelles, la petite Agora ancrée au hangar du Grand Marché, les Terrasses du Vieux-Port et le stationnement attenant qu'un talus et une pergola en tubulaires rouges séparent du quai, devant le Musée de la civilisation.

On peut aussi traverser la Pointe-à-Carcy en son centre, par la rue Saint-André qui, à cette hauteur, conduit de la rue Dalhousie aux quais. On admire alors, au carrefour de la rue Prince-de-Galles, l'ensemble architectural que forment la station de pompage, l'édifice du Port de Québec et la Douane, autour d'un petit parc ombragé.

Devant l'entrée usuelle de la Douane, du côté de la rue, un abri d'aluminium qui dissimule le système de climatisation est posé à l'angle nord-est d'un grand stationnement aux allures de terrain vague. Du côté du fleuve, se déploient les gradins de la grande Agora, entourés d'une haute palissade dont une partie seulement est à claire-voie et qu'on dresse chaque été pour contrôler l'accès aux spectacles payants.

Les deux hangars et l'édifice du Havre

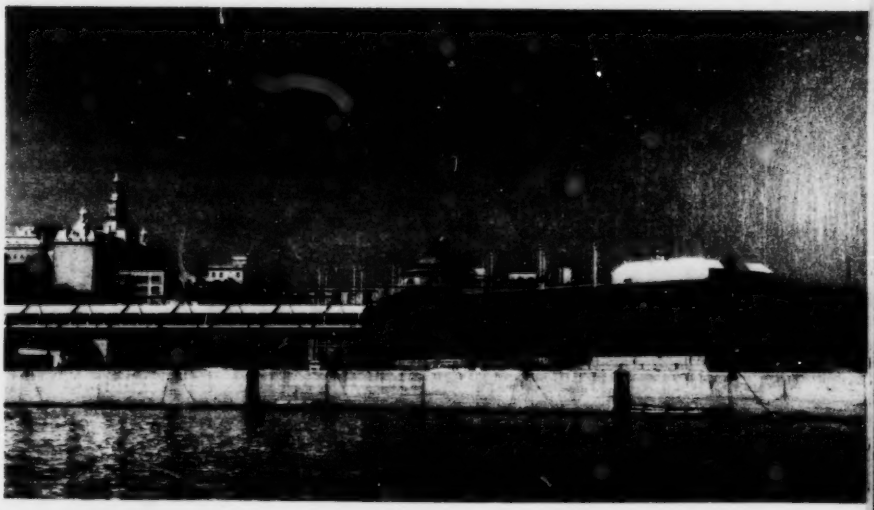
Disposés en triangle au bord du fleuve, la Pointe-à-Carcy comprend deux hangars transformés pour les fêtes de 1984 ainsi qu'un bâtiment triangulaire au design différent, construit expressément pour l'occasion avec les mêmes matériaux.

Le hangar des Boutiques marque la limite nord, face au bassin Louise qui lui oppose, de l'autre côté, les silos à grain du port céréalier. Il offre 7 000 mètres carrés d'espaces à louer, pratiquement inoccupés, répartis sur deux niveaux. Erigé à même l'ancien entrepôt 19, dont il conserve la structure et les pièces de bois brut, il se présente comme un immense parallélipipède recouvert d'aluminium et de verre.

Repoussé au sud, sur une ligne perpendiculaire que rompt l'enceinte de la grande Agora, lui répond un second hangar de forme similaire mais de dimension plus modeste, la façade tournée vers le fleuve. Issu du vieil entrepôt 8, le hangar du Grand Marché, comme son nom l'indique, devait abriter un marché public. On destinait aux produits maraîchers et horticoles ses 4 250 mètres carrés de surface utile, dont environ 30 % découpent une mezzanine. Entre de larges espaces vacants, il loge plutôt un restaurant, un local pour les retraités de la marine et, en saison, des casse-croûte à l'intention des passants.

Des passerelles couvertes, suspendues à l'étage, relient ces hangars recyclés à un appendice triangulaire assorti, l'édifice du Havre ***(ill. 3)***, qui coiffe l'extrême pointe du territoire. On l'a disposé et conçu pour protéger l'Agora du nordet. On réservait l'intérieur à la haute gastronomie. Lui aussi délaissé, le Havre prête ses 3 200 mètres carrés de superficie à un simple restaurant et quelques bureaux.

Il est flanqué, sur sa gauche, d'une tour métallique carrée à quatre paliers, à la fois tour d'observation et tour d'affichage, dont la silhouette s'élève à 28 mètres au-dessus du sol.



ill.3 L'Édifice du Havre.

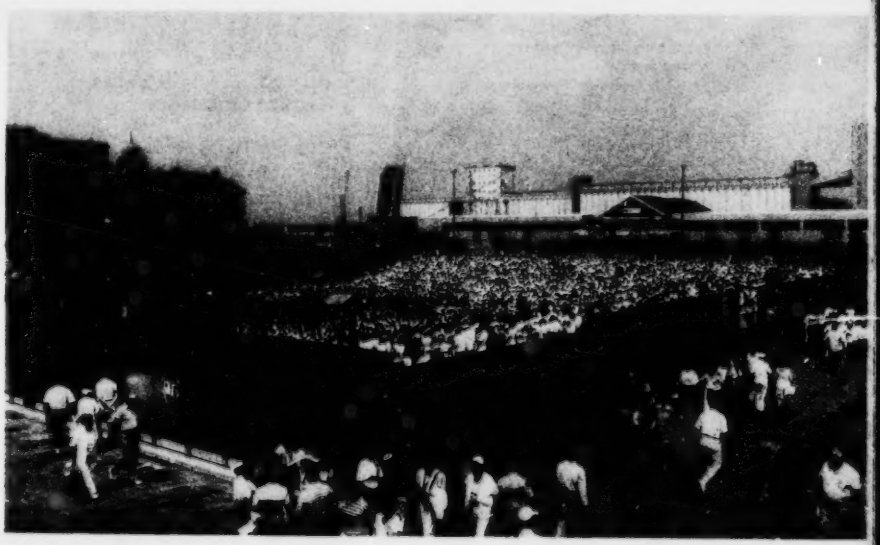
Le bassin des théâtres

Dans une excavation, au pied de la Douane, apparaissent aujourd'hui deux théâtres en plein air agrémentés de pièces d'eau. Ils rappellent les anciennes limites du bassin à marée dont les vagues baignaient autrefois l'escalier de la Douane.

On les a baptisés "agora", d'un nom qui porte à confusion car l'Agora désignait, dans la Grèce ancienne, une grande place publique entourée de boutiques et d'établissements civiques où se réunissait l'assemblée des citoyens. Or, les deux Agora de la Pointe-à-Carcy sont creusées de gradins en sous-sol et la grande Agora est tout l'été ceinturée d'une clôture qui oblige le promeneur à la contourner. Cette palissade est formée de 164 panneaux opaques et de 58 treillis métalliques rouges.

ill.4 La grande Agora.

La grande Agora ***(ill. 4)***, conçue pour accueillir 5 500 personnes, occupe devant la Douane tout l'espace central que ferme, sur les trois autres côtés, l'arrière des hangars et du Havre. La scène, orientée au nord-est, jouxte l'escalier de la Douane. Les spectateurs assis dans les gradins tournent le dos au fleuve et au bassin Louise. Des pièces d'eau rappellent l'ancienne fonction des lieux. Un toit à commande automatique, visible au-dessus de la palissade, s'ouvre et se ferme sur la scène comme la tranche supérieure d'un "hamburger".



La petite Agora, avec ses modestes 800 places, est située dans le prolongement de la grande, devant l'aile nord du Grand Marché. Elle occupe, en fait, l'entrée de l'ancien bassin qui a disparu sous la promenade du quai 21. La scène est tournée vers l'intérieur et les spectateurs sont assis face au fleuve. Une chute en surplomb, à droite, et deux bassins déversent leurs eaux en direction de la grande Agora, sous le chemin des quais. Accessible en tout temps, la petite Agora sert à l'animation culturelle : on y présente des spectacles gratuits à toute heure du jour pendant la saison estivale.

Le groupe des édifices anciens

Le centre ouest de la Pointe-à-Carcy regroupe, dans un ensemble architectural coincé entre l'Agora et les stationnements, trois édifices en pierre dont deux ont une valeur historique indéniable ***(ill. 5)***.

ill.5 Le groupe des édifices anciens.

Le plus imposant, l'édifice de la Douane, fut achevé en 1860 et restauré en 1981. Il est l'oeuvre de l'architecte anglais William Thomas qui l'a conçu dans le style néo-classique en vogue au milieu du siècle dernier. Il compte parmi les plus beaux exemples de cette tradition au Canada. La Commission des parcs et lieux historiques nationaux lui a reconnu, en 1972, une "importance architecturale d'ordre national".

Son élégante entrée principale, dessinée sur le long côté face au fleuve, présente un décor de portique romain dont le fronton repose sur six colonnes doriques en pierre de taille. Le toit est surmonté d'un dôme octogonal, en lieu et place de la coupole détruite par un incendie en 1909. Les fenêtres aux arcs surbaissés sont ornementées à l'italienne, de même que les murs égayés de masques en saillie.

Assis sur le fond du fleuve, l'édifice comprend un sous-sol, un rez-de-chaussée et deux étages dont le dernier a été dégagé de l'intérieur en modifiant la toiture, après l'incendie. Il offre 3 000 mètres carrés d'espace au service des douanes qui occupe toujours les lieux.

Séparé de la Douane par un îlot de verdure, l'édifice du Port de Québec, construit en 1913, est situé sur l'emplacement d'un ancien élévateur à grain rasé par les flammes. Il a été dessiné dans le style Empire propre à la fin de l'ère victorienne et soigneusement entretenu au fil des ans.

L'usine de pompage date de 1948 et appartient à la Ville de Québec. Sous son agréable masse de pierre, elle sert au rappel des eaux d'égoût. Ses lignes architecturales ont été conçues pour s'harmoniser avec les deux édifices anciens. Elle occupe le terrain où s'élevait autrefois l'Institut des marins (Seamen's Institute). Environ 50 % de son volume total est souterrain et loge les canalisations ainsi qu'une part importante de la machinerie. Deux usines modernes de traitement des eaux usées ouvriront en 1992 et la rendront alors désuète.

L'espace libre

L'étendue des bâtiments sur le territoire ne laisse pour tout espace libre que deux stationnements, trois quais avec leur promenade, trois petites places pavées, un parc, une pelouse, un talus et quelques bacs à fleurs.

Dans la zone sud-ouest, les édifices de la rue Dalhousie, les Terrasses du Vieux-Port et le hangar du Grand Marché sont disposés en fer à cheval dont l'espace intérieur forme le grand stationnement de 300 places. Il est ouvert d'un seul côté, sur la Douane et la station de pompage. Le petit stationnement de 60 places, au nord-ouest, s'ouvre au contraire de trois côtés, notamment sur la rue Dalhousie, face à l'édifice Gauvreault et Beaudry et au café-théâtre du Vieux-Port.

ill.6 La promenade des quais.

La Pointe-à-Carcy est bordée de trois quais que longe une promenade ***(ill. 6)***, continue depuis le port de plaisance, au nord-ouest, jusqu'à l'extrémité sud du Vieux-Port. Le quai 19, sur la jetée, reçoit les hôtes du bassin Louise. On a refait en pointe l'angle sud de l'entrée qui relie le bassin au fleuve; et en ligne droite, de 15 à 45 mètres plus avant dans le fleuve, les quais 21 et 22 où accostent maintenant les navires de croisière.

Une structure tridimensionnelle appelée pergola et un talus gazonné séparent le quai 22 du stationnement Dalhousie. On a délibérément créé cette barrière. Mais le Musée de la civilisation, dont elle masque aujourd'hui la perspective, a été construit par la suite. Quant à la tubulure dont est faite la pergola, on en trouve d'autres exemples partout sur le site, pour évoquer l'image des ports pétroliers modernes.

La pelouse et le petit jardin qui entourent la Douane sont, avec le talus du quai 22 et quelques éléments isolés, les seuls espaces verts de la Pointe-à-Carcy.

C H A P I T R E I I

APERÇU HISTORIQUE

La Pointe-à-Carcy n'était à l'origine qu'un amas rocheux sur la grève, au tournant de la côte qui marque l'embouchure de la rivière Saint-Charles. Elle s'appelait d'ailleurs Pointe-aux-Roches.

La rive épousait alors de plus près le contour de la falaise et les eaux du fleuve baignaient les maisons riveraines là où s'étendent aujourd'hui la rue Champlain, la rue du Marché-Champlain, la batterie Royale et la rue Saint-Pierre, d'où elles rejoignaient progressivement la rue Sous-le-Cap.

La Pointe-aux-Roches séparait complètement cette plage étroite sur le fleuve, qui enserrait la Basse-Ville primitive, de la plage évasée au nord-ouest, sur la rivière, où se développeront plus tard le quartier du Palais et le faubourg Saint-Roch.

L'extension de la terre ferme, qui a réuni les deux zones, résulte de remblayages et d'endiguements successifs sur les battures, aussi bien pour élargir la Basse-Ville, qui triplera ainsi de superficie, que pour accroître les installations portuaires.

Avant ce progrès, Québec s'étendait, sur la falaise, du cap aux Diamants au cap du Sault-au-Matelot; et, sur la plage, du Cul-de-Sac à la Pointe-aux-Roches. Le Cul-de-Sac désignait le creux de l'anse (devant la maison Chevalier) qui fermait la ville au sud sur une lisière de terre ferme adossée à la falaise (rue du Petit-Champlain). L'anse aux Barques, ainsi qu'on la désignait, sera comblée en 1853 pour créer le marché Champlain. Elle formait à l'est une pointe où fut installée la batterie Royale.

A l'autre extrémité, la Pointe-aux-Roches, située sous le cap du Sault-au-Matelot, marquait la limite nord de la Basse-Ville. Rebaptisée par la suite Pointe-à-Carcy, elle doit ce nom à Guillaume Pagé dit "Quercy", que la prononciation populaire a déformé en "Carcy".

Ce marchand de la Basse-Ville, qui fut aussi fabricant de navires, brasseur et taillandier, acquiert en 1695 le lot qui se termine à la Pointe-aux-Roches. Il s'y établit, en un lieu où l'on trouve aujourd'hui la maison Pagé-Quercy, avant d'acheter sept ans plus tard la seigneurie de Coulonges, à Sillery.

La Pointe-aux-Roches devient aussitôt la pointe "de Quercy", ou, comme on disait dans le langage populaire, la pointe "à Carcy". Une petite rue devant l'écluse rappelle encore son passage : rue de Quercy, où s'élève l'édifice du Port de Québec.

Le régime français (1608-1759)

Dès sa fondation,[2] quand elle n'est encore qu'un comptoir fortifié, Québec s'ouvre sur le fleuve, seule voie de communication avec la France et les autres lieux de pénétration sur le continent. La première Habitation de Champlain (place Royale) donne directement sur la plage d'un havre

naturel, où s'échouent les barques qui ramènent vivres et hommes des grands voiliers ancrés au large.

C'est là, à l'anse aux Barques (place du Marché-Champlain), que naît le premier port, appelé port du Cul-de-Sac.

Quand commence le peuplement, au milieu du XVIIe siècle, Québec possède déjà les caractéristiques qu'elle conservera jusqu'à la fin du siècle dernier : elle est un centre de commerce, d'entreposage et de construction navale dont l'économie repose sur le port et l'activité maritime.

La destinent à ce rôle sa situation à la tête de l'estuaire aussi bien que le découpage de ses côtes, bordée d'anses propices au mouillage. Elle restera le premier port du pays et un port d'entrée pour toute l'Amérique tant que dominera la navigation à voile.

Les navires de haute mer s'y arrêtent et ne vont pas au-delà sur le Saint-Laurent, dont le chenal reste impraticable aux forts tonnages. On y entrepose les marchandises importées (boissons, huiles, épices, étoffes, bougies, orfèvrerie), que des caboteurs distribuent ensuite dans la colonie; on y achemine aussi les produits d'exportation (fourrures, bois, blé) avant leur transbordement pour le grand voyage vers la métropole.

Le gouvernement, les communautés religieuses, la Compagnie des Indes et les marchands de toute la colonie couvrent la Basse-Ville de magasins, entre la place du Marché (place Royale) et le port. Les premières rues, Notre-Dame, Sous-le-Fort et, plus tard, Saint-Pierre, forment le noyau urbain où s'élèvent bientôt les belles demeures des notables.

Au trafic maritime, s'ajoute la navigation fluviale. Les cultivateurs de l'île d'Orléans et des environs viennent vendre leurs récoltes au marché. On vient de Montréal et des Trois-Rivières pour traiter ses affaires. La jeune capitale connaît déjà, par rapport à ses habitants, une importante population flottante. Pendant la saison de navigation, elle vit dans la fièvre des villes portuaires.

La prépondérance du commerce maritime suscite la première industrie de Québec, la construction navale. Des chantiers s'ouvrent dans les anses le long du fleuve et de la rivière Saint-Charles.

Car en même temps que se développe la Basse-Ville, au sud de la Pointe-à-Carcy, prend forme au nord-ouest le quartier du Palais, appelé ainsi parce que l'intendant y avait sa maison, comme l'indiquent les fouilles archéologiques en cours rue Saint-Nicolas. Dans les années 1730-1740, on y construit une jetée en pierre, deux quais, un bassin.

Entre le Palais et la Pointe-à-Carcy, l'anse de la Canoterie s'offre comme port de débarquement pour le bois de chauffage et comme chantier pour les petites embarcations.

---

[2] Pour les régimes français et anglais, la source principale des informations est la suivante :
J. Hare, M. Lafrance et D.-T. Ruddel, *Histoire de la ville de Québec, 1608-1871*, Montréal, Boréal/ Musée canadien des civilisations, 1987

Dès 1683, manquant d'espace, on empiète sur le lit du fleuve. En 1679, on ouvre au nord la rue du Sault-au-Matelot, adossée à la falaise. Du côté de la rivière Saint-Charles, quelques maisons apparaissent sur l'étroite bande de terre entre la Canoterie et le Sault-au-Matelot : la ruelle Sous-le-Cap se dessine mais la liaison entre la Basse-Ville et le quartier du Palais ne se fera pas avant 1740.

Au 18e siècle, on élargit vers le sud en développant la lisière qui longe le Cul-de-Sac jusqu'au cap aux Diamants : la rue Champlain prolonge De Meulles en direction de l'anse aux Mères, par delà le faubourg Près-de-Ville, quartier des matelots et des pêcheurs

Si l'on agrandit la ville, c'est pour des raisons géographiques et commerciales, certes, mais aussi militaires. Les premiers quais de la Basse-Ville sont des plates-formes à canons : ainsi naissent la batterie Royale et la batterie Dauphine.

Le régime anglais (1759-1867)

Les trente années de stagnation qui suivirent la conquête anglaise n'ont guère modifié le paysage de Québec. Mais au tournant du siècle, apparaissent les premiers signes d'un redressement qui annonce l'âge d'or.

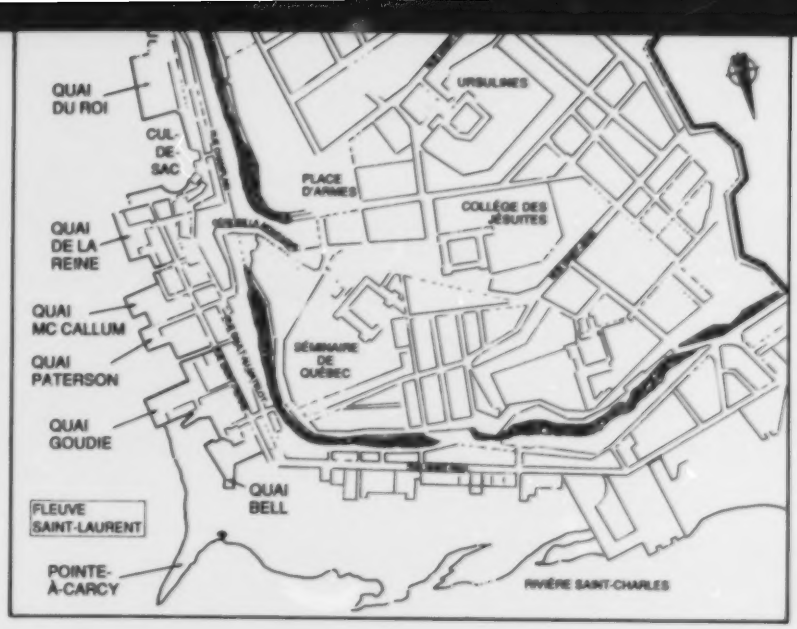
Le commerce entre la Grande-Bretagne et son ancienne colonie américaine reprend. En Europe, le blocus continental que Napoléon impose à l'Anglerre prive celle-ci de ses source habituelles d'approvisionnement en bois de charpente, sur la Baltique, au moment où elle en a besoin pour sa flotte de guerrre. Elle se tourne vers le Canada qui devient son principal fournisseur.

Ces changements donnent au port de Québec un essor considérable, fondé sur l'exportation des produits forestiers et la construction navale. Du lac Ontario, de l'Outaouais et du Richelieu, on fait flotter jusqu'à Québec, sous la gouverne des "cajeux", de longs trains de bois qu'on entrepose dans les anses du fleuve avant le chargement. En 1810, 500 des 613 navires qui passent par Québec sont chargés de pin blanc. Certain jour, près de 200 voiliers sont ancrés devant Québec sur trois ou quatre rangées de large et six milles de long.

La construction navale prend de la vigueur et, parmi les premiers entrepreneurs, figure John Munn, dont le nom désigne aujourd'hui l'un des édifices administratifs de la rue Dalhousie, sur la Pointe-à-Carcy.

On réorganise le port. De 1785 à 1804, on double le nombre de quais (de 11 à 20). On gagne de l'espace sur le fleuve : la rue Saint-Pierre n'est plus sur le bord de l'eau; certains quais s'en éloignent même de 500 pieds, grâce à des comblements. La rue Champlain est prolongée à l'ouest jusqu'au chantier de John Munn, à l'anse aux Mères. Le développement portuaire réduit l'importance de la Basse-Ville comme secteur résidentiel : la proportion de la population qui y habite tombe de 35 % (1795) à 21 % (1818).

Ces tendances s'affirmeront jusqu'au milieu du siècle, alors que le port de Québec connaît son apogée. De 1815 à 1850, le mouvement des navires dans le port passe de 200 à 1300 par saison. Il n'est pas rare d'en recevoir



ill.7 Carte du port de Québec, d'après E. Bennet, 1822.

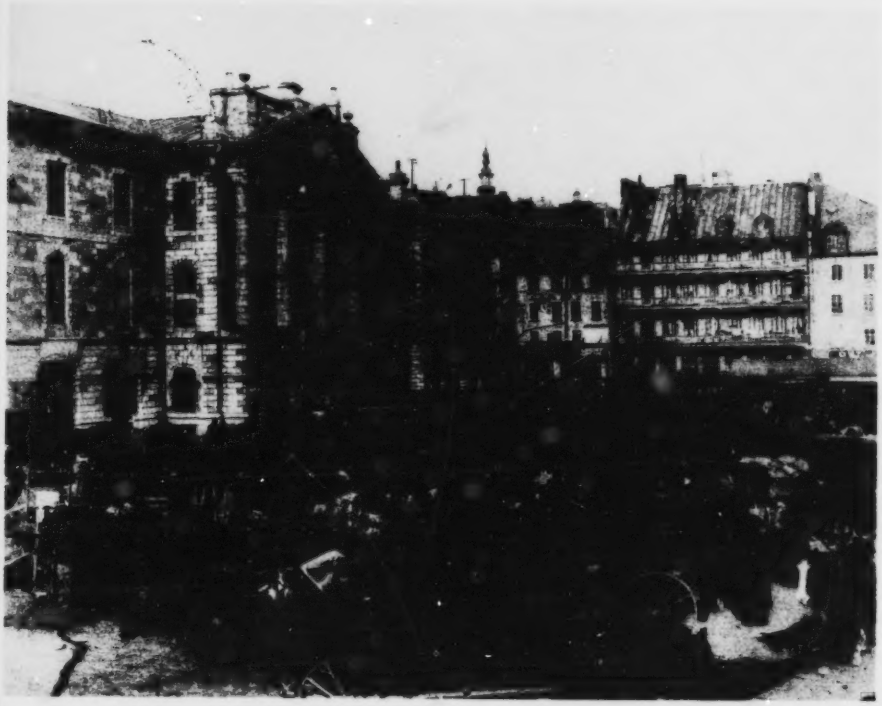
ill.8 Québec vu du quai Goudie, James Pattison Cockburn (Photo: Musée du Québec).

50 dans la même journée. En 1830, Québec arrive au troisième rang sur le continent pour le tonnage total : après New York et la Nouvelle-Orléans mais avant Boston (***ill. 7 et 8***).

De 1822 à 1842, on accroît la capacité portuaire de 29 à 39 quais. Tout le rivage, de l'anse Victoria à la Pointe-aux-Lièvres (presqu'île que forme la boucle de la rivière Saint-Charles) se couvre d'installations. Les chantiers de bois, une vingtaine, s'allongent de l'anse au Foulon à l'anse Victoria.

De 1829 à 1842, des Britanniques construisent des quais permanents à la Pointe-à-Carcy : on prolonge les rues Saint-Pierre et Dalhousie et l'on ouvre les rues Bell et Arthur. Du marché Saint-Paul à la Pointe-à-Carcy, ce sont des quais de débarquement. Le Cul-de-Sac reste le principal débarcadère des bateaux qui viennent au marché.

On compte aussi 16 chantiers navals, dont 12 sur la Saint-Charles, un au Cul-de-Sac et un à l'anse au Foulon. On y construit 16 navires en 1838, 45 en 1840 et 52 en 1847. L'industrie emploie 2 800 ouvriers.



ill.9 Le Marché Champlain vers 1860 (photo: Archives nationales du Québec).

Pendant ces années de croissance, le port accueille aussi quantité d'immigrants, en particulier les Irlandais que la famine chasse de leur pays à partir de 1815. Québec devient leur port d'entrée. De 1829 à 1865, il en passe un million, soit 30 000 par an. La plupart sont en transit et partent ensuite vers l'Ontario et les Etats-Unis. Mais ils représentent tout de même, en cette période, 60 % de l'Immigration britannique à Québec; si bien qu'ils forment le quart de la population en 1830. Ils habitent surtout la rue Champlain où une épidémie de choléra se déclare en 1832.

Le port se transforme. La Ville de Québec acquiert le havre du Cul-de-Sac en 1853 et le remplit avec les ruines du parlement incendié pour y ériger le marché Champlain et des quais (***ill. 9***). Un peu au nord, on construit à la même époque la halle du marché Finlay dont le grand escalier descend dans le fleuve. Et, en 1856, la nouvelle Douane, avec son bassin et ses quais.

Mais l'adaptation aux changements tarde. Le maire, reprenant l'idée de James George dix ans plus tôt, propose un plan de réaménagement portuaire moderne à la Pointe-à-Carcy. L'Assemblée législative étudie la question. Quand enfin les travaux commencent, en 1875, le port de Québec est déjà sur son déclin.

La fédération canadienne

Divers facteurs, issus de la révolution industrielle et des redéploiements politiques, précipitent ce déclin.

Le règne du bateau à vapeur prend de court les chantiers navals de Québec. Le chemin de fer arrache des marchés au transport fluvial et favorise d'abord la rive sud, quinze ans avant Québec. L'ouverture d'un chenal sur le Saint-Laurent permet aux océaniques de remonter le fleuve jusqu'à Montréal. L'Angleterre abolit ses tarifs préférentiels pour commercer avec les Etats-Unis. La demande de produits forestiers se tourne vers le bois travaillé. Enfin, après bien des tergiversations, le choix d'Ottawa comme capitale de la fédération canadienne entraîne le départ des fonctionnaires, bientôt suivis par les militaires anglais.

En 1868, les chantiers navals de Québec produisent encore 70 navires, emploient 5 000 personnes et font vivre la moitié de la population : quatre ans plus tard, la majorité doivent fermer. L'industrie n'est pas adaptée à la nouvelle technique des navires en acier. De même, les installations portuaires sont désuètes, les voies d'accès mal entretenues.

Pour donner un nouvel élan, on forme la Commission du Havre de Québec qui entreprend, en 1875, d'importants travaux dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles. On construit, à l'extrémité de la Pointe-à-Carcy, agrandie par remplissage, un bassin extérieur appuyé à un brise-lames, un bassin intérieur ouvert sur le premier, et des quais en eau profonde. La princesse Louise d'Angleterre inaugure les installations en 1881 et leur laisse son nom.

La modernisation se poursuit dans les années suivantes. On ajoute un pont-levis entre les deux bassins, on érige des hangars, des entrepôts, des silos à céréales. De 1920 à 1940, grâce au commerce du grain, le Vieux-Port connaît une période de regain mais son rôle demeure minime dans l'exportation du grain canadien. La Voie maritime du Saint-Laurent, ouverte en 1959, transforme complètement la vocation traditionnelle du port puisque les navires océaniques peuvent désormais atteindre les Grands Lacs.

Les réorganisations rendues nécessaires pour adapter les installations aux besoins et aux techniques modernes, notamment aux conteneurs, exigent de plus en plus d'espace si bien que le port se déplace en amont et en aval de la vieille ville : à l'anse au Foulon (1931) et à Beauport (1970).

C'est alors qu'on commence à s'interroger sur l'espace déserté du Vieux-Port et son rattachement au développement urbain. Le secteur se dégrade: voies ferrées et entrepôts désaffectés, édifices délabrés, bassin intérieur à demi remblayé. Peu fréquenté, jugé peu fréquentable, il est à l'abandon.

Rêves et réalités (1970-1989)

L'histoire contemporaine de la Pointe-à-Carcy se résume à une tentative de reconversion, jalonnée d'études et de projets dont la plupart n'auront pas de suite.

La Ville de Québec, la première, formule une proposition, dans le cadre de son plan pour le réaménagement du Vieux-Québec (1970) "L'idée de renouer avec le fleuve, écrivent les professeurs Pierre Larochelle et Denise Piché, est présentée sous forme d'images qui évoquent la ville telle qu'elle avait déjà été, peuplée et ouverte sur le fleuve."

Par la suite, toutes les propositions émaneront du gouvernement fédéral, propriétaire des lieux.

1. Le projet Urbex-Québec (1974)

En 1974, une fuite au profit du journal Le Devoir révèle l'existence d'une étude intituée *Projet Urbex-Québec*. Le tout nouveau ministère fédéral des Affaires urbaines, qui avait commandé l'étude, poursuivait deux objectifs: mettre en oeuvre des projets expérimentaux d'aménagement urbain ("Urbex" est la contraction de "**urb**anisme **ex**périmental"); et développer les terrains du gouvernement fédéral au lieu de les mettre en vente (le Vieux-Port est propriété fédérale).

Le rapport proposait d'aménager, sur le site du Vieux-Port qui inclut la Pointe-à-Carcy, un hôtel de 250 chambres, une école de marine et un campus de 300 à 400 étudiants affilié au cégep Garneau, ainsi que 650 unités

de logement dont 300 à l'intention des étudiants. On prévoyait, en outre, un laboratoire de recherche maritime, un musée des sciences de la marine, une maternelle, une école élémentaire, un centre sportif et un centre communautaire. On y ajoutait 700 000 pieds carrés d'espaces à bureaux, 150 000 pieds carrés d'espaces commerciaux et un stationnement souterrain de 2 000 places.

Le projet représentait un investissement total de 71,5 millions de dollars et l'on évaluait à 7,5 millions par année le revenu net des loyers commerciaux et résidentiels.

De l'établissement antérieur, le projet Urbex préservait cinq édifices : la Douane, le Port de Québec, l'usine de pompage, l'entrepôt19 (le long du bassin Louise) et l'édifice Gauvreault-Beaudry.

Sur l'ensemble du terrain, on accordait la priorité au piéton grâce à un système avant-gardiste de transport en commun par minibus électriques.

La révélation du Devoir fit beaucoup de bruit. Le projet Urbex annonçait la présence du gouvernement fédéral dans un domaine rattaché jusqu'alors à la compétence exclusive des provinces. Le projet n'eut pas de suite mais il éveilla l'intérêt du grand public et des décideurs pour l'aménagement des sites urbains laissés à l'abandon.

2. Le projet de Parcs Canada (1977-78)

Emanant cette fois de Parcs Canada, un autre plan d'aménagement ramène en 1977 la Pointe-à-Carcy à des fonctions récréative et administrative. Récréative, en proposant des parcs aux extrémités est (aujourd'hui l'Agora et le Havre) et ouest (stationnement Dalhousie et Terrasses du Vieux-Port). Administrative, en prévoyant des espaces à bureaux à la place des hangars actuels. Les fonctions portuaires étaient regroupées sur la jetée nord et le bassin extérieur.

La zone d'habitation était considérablement réduite, de manière à faciliter les déplacements sur le site. Située au sud-ouest du bassin intérieur, hors de notre secteur d'étude, elle se limitait à 300 logements pour respecter le volume des bâtiments dans la vieille ville.

On entourait le site d'espaces verts, sur les berges, et l'on préservait à des fins publiques les édifices anciens, auxquels on ajoutait un centre de recherches océanographiques et une maison regroupant les services portuaires. On proposait enfin un stationnement étagé, derrière l'édifice Gauvreau et Beaudry.

La proximité des élections fit avorter le projet.

3. Le projet des Affaires urbaines (1979)

En 1979, le ministère fédéral des Affaires urbaines revient à la charge avec un projet d'investissement de 42 millions de dollars. Le programme comprend un ensemble de travaux variés, notamment :
- la réfection des quais, au bassin Louise;
- la restauration de bâtiments historiques (Douane et Port deQuébec), à la Pointe-à-Carcy;

- la construction de locaux pour le gouvernement fédéral;
- l'érection de 300 logements à loyer modique ou moyen;
- l'aménagement d'un centre maritime à caractère historique;
- la création d'espaces verts et d'espaces récréatifs;
- l'étude de rentabilité d'un centre océanographique régional.

La même année, la Société des ports nationaux a reçu des subventions spéciales pour le réaménagement des quais. On a refait en ligne droite les anciens quais, disposés en échancrures face au sud. On a tracé la ligne en déplaçant le point le plus avancé dans le fleuve et on a comblé l'intervalle, ce qui a donné aux quais leur apparence de maintenant.

4. Le projet Pluram (1979)

En 1979, le même ministère rend public un plan directeur d'aménagement commandé à la firme Pluram. Le projet prévoit la transformation du Vieux-Port par étapes, du bassin Louise à la Pointe-à-Carcy, avec des investissements de 100 à 150 millions de dollars.

On met d'abord l'accent sur la restauration des bâtiments anciens (Douane et Port de Québec) ainsi que sur la rénovation d'édifices administratifs et de vieux entrepôts. Puis on propose de vider le bassin Louise du remblai qui a servi, en 1974, à construire une marina de 475 places entourée de pistes cyclables. Et là où se situent présentement l'Agora et l'édifice du Havre, on dessine un parc, ainsi qu'il en était question en 1977.

Pluram intègre à son projet des locaux administratifs, comme en 1977, avec en plus un laboratoire d'archéologie là où l'on érigera le hangar du Grand Marché. Et de l'emplacement qu'occupera le hangar des Boutiques, il fait un lieu d'activités publiques plutôt qu'administratives.

5. Le projet du 450e anniversaire (1981)

Après quelques années d'abandon, le Vieux-Port et la Pointe-à-Carcy reprennent vie avec l'approche des fêtes commémorant l'arrivée de Jacques Cartier en Amérique. En prévision de ce 450e anniversaire, le gouvernement fédéral procède à des travaux de 130 millions de dollars qui modifient considérablement la configuration des lieux.

C'est la Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec), créée en 1981, qui est chargée de l'opération. Elle se soucie d'abord de restaurer les édifices historiques : Douane, Port de Québec, station de pompage. Puis, de construire les installations nécessaires au programme des fêtes, ce qui ajoute un élément tout à fait nouveau aux plans de réaménagement antérieurs. Cet épisode donne au Vieux-Port l'essentiel de son aspect actuel : Agora, hangars, tubulures et stationnement étagé que les Terrasses du Vieux-Port vont bientôt recouvrir.

Le nouvel aménagement a permis, par la suite, l'essor du tourisme de croisière qui donne à la Pointe-à-Carcy sa nouvelle vocation portuaire. Les paquebots accostent aux quais 21 et 22; les plaisanciers traversent les deux bassins jusqu'à la marina. Les manoeuvres attirent les promeneurs.

6. Le projet de privatisation (1984)

A l'automne 1984, l'élection d'un nouveau gouvernement entraîne un changement d'orientation pour la Société du Vieux-Port. En décembre de la même année, le ministre des Travaux publics lui confie en effet le mandat de céder à des tiers les propriétés fédérales qu'elle gérait.

Le nouveau conseil d'adminnistration, ainsi mandaté, offrit d'abord le site de la Pointe-à-Carcy au gouvernement du Québec et à la Ville de Québec. Ceux-ci se montrèrent cependant peu intéressés à prendre possession d'un site dont le coût d'exploitation annuel (deux millions de dollars) était alors cinq fois supérieur aux revenus escomptés (400 000 $).

La Société du Vieux-Port se tourna alors vers l'entreprise privée qu'elle invita, par appels d'offres, à soumettre des projets de développement. L'opération se fit en deux temps :

- La construction de condominiums résidentiels au-dessus du stationnement étagé et de condominums administratifs à même la réfection de l'édifice Igloo (1985). Ainsi naquirent les Terrasses du Vieux-Port.
- La construction d'un complexe résidentiel, administratif et commercial (1987) qui, à l'origine, était aussi hôtelier avant que la Ville de Québec ne s'y oppose.

La première opération se fit à l'époque où l'Unesco inscrivait l'arrondissement historique de Québec sur la liste du patrimoine mondial (30 décembre 1985). La limite nord-est de cet arrondissement protégé traverse la Pointe-à-Carcy et inclut l'emplacement où se dressent les Terrasses du Vieux-Port.

Parmi les raisons invoquées à l'appui de cette distinction, le texte de l'Unesco précise que "la Commune historique de Québec constitue, avec sa citadelle, sa Haute-Ville défendue par une enceinte bastionnée, sa Basse-Ville, son port et ses quartiers anciens, un ensemble cohérent". L'idée de cohérence entre le Vieux-Québec et le Vieux-Port sera abondamment reprise.

La seconde opération suscita une vive controverse. Une bonne partie des opposants se regroupèrent au sein de la Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port. La Coalition réclama et obtint un moratoire, de même qu'une consultation publique. C'est ainsi que, le 30 mars 1989, à la demande de son collègue responsable de la région de Québec, le ministre des Travaux publics du Canada institua le Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy.

Les projets d'aménagement qui se sont succédé au fil des ans mettaient l'accent sur la construction immobilière ou toute autre transformation du sol, mais bien peu sur la réactivation du port maritime. Or, depuis la réfection des quais, en 1979, et surtout depuis les fêtes de 1984, la Pointe-à-Carcy redevient un site portuaire fréquenté, où viennent mouiller les navires de croisière.

Dans le choix d'une vocation pour l'avenir prévisible, cette renaissance du site à l'activité portuaire et maritime représente un facteur aussi déterminant que son émergence comme lieu de promenade préféré des foules.

C H A P I T R E I I I

LES AUDIENCES PUBLIQUES

Les 54 mémoires présentés en audience publique, du 12 au 22 juin 1989 à Québec, abordent toutes les questions que soulève l'aménagement de la Pointe-à-Carcy. Le Comité a fait, sur chacune, une compilation des tendances exprimées. (Voir tableau cumulatif en annexe 3).

Cette compilation n'a qu'un caractère indicatif, puisque tous les groupes ne se sont pas prononcés sur chacune des questions soulevées et qu'un même groupe peut, à une même question, proposer plusieurs réponses. Elle permet, cependant, de passer en revue commodément les opinions défendues devant le Comité en dégageant, un à un, les caractères et les éléments constitutifs du site. Les chiffres entre parenthèses désignent le nombre d'interventions favorables à chacune des options.

1. La vocation du site

1.1 La vocation publique et récréative (54)

L'unanimité s'est faite quant à la nécessité de préserver le caractère public et la fonction récréative de la Pointe-à-Carcy. Tous reconnaissent, en effet, que la population s'est emparé du site après les fêtes de 1984 pour y jouir manifestement de l'accès au fleuve et qu'il faut compléter en ce sens l'aménagement des lieux.

Certains (6) vont plus loin encore et proposent, pour animer le site en toutes saisons, d'ajouter diverses installations sportives, la plupart inspirées par l'idée de détente et de récréation qu'on associe à la proximité de l'eau : piscine, patinoire, glissoire ou même un centre sportif.

Les principes et objectifs suivants devraient présider à la réalisation du plan d'aménagement et de développement raisonné du Vieux-Port.
1. L'accessibilité du public au fleuve et à l'ensemble du site.
2. La mise en valeur de la vocation maritime et récréo-touristique.
(Réf. L'ordre des architectes de Québec)

1.2 La vocation maritime et portuaire (29)

Cette fonction, que la réalié impose, reçoit la confirmation des groupes entendus. On insiste sur l'utilité de développer les croisières internationales et les excursions sur le fleuve. On propose un centre d'interprétation maritime. On convient que l'activité portuaire est importante dans l'économie de la région et que la Pointe-à-Carcy, partie centrale du port, y joue un rôle particulier.

L'esthétique du lieu devrait emprunter à ses caractères fondamentaux de pointe, de charnière, de port d'accueil et de front de mer. Les greffes d'un quartier commercial, d'une foire quelconque, d'activités indifférentes à la fonction du site ou aux lieux adjacents seraient toutes artificielles et disgracieuses, éphémères et blessantes.
(Réf. Revue Maritime l'Escale)

Une fonction éducative suppose des aménagements spécifiques en relation avec l'objectif et les clientèles recherchées.
(Réf. Société Linéenne)

1.3 Les fonctions éducative (23) et touristique (21)

Les fonctions éducative et touristique suscitent le même niveau d'intérêt. Elles sont perçues comme complémentaires des fonctions précédentes.

Pour exploiter le potentiel de la Pointe-à-Carcy à cet égard, on propose d'affecter à de nouveaux usages les locaux existants qui logeraient notamment des centres d'interprétation (12), des expositions et des musées, des garderies et des écoles, ainsi que des services d'accueil.

Le Vieux-Port occupe un lieu chargé d'histoire qui commande donc le plus grand respect et la plus grande attention lorsqu'il s'agit de sa mise en valeur. Les Nord-américains que nous sommes apprennent lentement à occuper et aménager leur villes dans la continuité de l'histoire. La vocation historique portuaire de ce site doit être préservée et adaptée aux conditions actuelles.
(Réf. Les professeurs de géographie de l'Université Laval)

1.4 Le patrimoine et l'histoire (9)

Si moins de mémoires ont évoqué cette vocation, c'est que les édifices du patrimoine situés sur la Pointe-à-Carcy n'étaient nullement menacés: aucun projet n'implique leur mutilation.

Il y a cependant loin de la conservation des édifices, pris isolément, à l'aménagement des lieux en fonction de leur mise en valeur. Si bien que de nombreux groupes insistent pour lier à la protection du patrimoine architectural la sauvegarde du site entier et son évolution.

Tout nouvel aménagement sur le site du Vieux-Port de Québec à proximité de l'édifice de la Douane porte en soi des effets externes négatifs graves qui dévalorisent le patrimoine culturel de tous les Canadiens.
(Réf. Monsieur Yvan Roy)

Dans le même esprit, ils se soucient de respecter l'environnement historique de la Pointe-à-Carcy, c'est-à-dire le Vieux-Port et la ville ancienne, dont l'Unesco a inscrit la plus grande partie sur la liste du patrimoine mondial.

On dénonce souvent, à cet égard, les Terrasses du Vieux-Port comme un gâchis à ne jamais répéter, à défaut de pouvoir le réparer. Plusieurs soulignent que la conception de l'immeuble, comme celle des hangars et du Havre, s'oppose délibérément à l'architecture historique du quartier et notamment à ce joyau méconnu qu'est l'édifice de la Douane.

1.5 La vocation résidentielle (14)

Chaque logement donnant sur rue c'est une surveillance naturelle qui assure une sécurité minimum au piéton autochtone ou touriste. De plus, un tissu urbain inhabité après les heures de bureaux ou de commerces est un quartier fantôme et désert où le passant noctambule se sent insécure.
(Réf. Monsieur Jean Cimon)

Indépendamment des projets rendus publics, notamment le plan Perez-Rocois (3), plusieurs participants (11) accepteraient, les volumes restant convenables, que le site accueille un certain nombre de résidences.

A l'appui de leur choix, ils invoquent principalement l'expérience passée le Vieux-Port a longtemps été à l'abandon, ses entrepôts désaffectés et ses rues dépeuplées. L'habitation apparaît dans ces conditions comme un facteur de dynamisme et de sécurité, aussi bien qu'un moyen d'animer les lieux en permanence. Aussi d'aucuns affirment-ils qu'il est temps d'ajouter aux appartements de luxe des logements à prix modérés, pour éviter de créer un ghetto pour privilégiés.

Mais les opposants, deux fois plus nombreux (30), soutiennent que la fonction résidentielle est ici incompatible avec l'activité portuaire ou récréative. La superficie, déjà réduite, s'amenuiserait encore au détriment de l'espace public. Le bruit des navires à l'accostage, le klaxon des remorqueurs, l'écho des spectacles sur l'Agora ou de la foule qui déambule troublent la paix des résidents. Et la privatisation, fût-elle partielle, menacerait de nouveau l'accès public aux berges.

Les Terrasses du Vieux-Port, précise-t-on, illustrent cette opposition : elles ont suscité la spéculation immobilière, bouché la perspective, accaparé l'espace public et provoqué des mouvements d'exaspérarion envers les usagers du port.

On n'a pas besoin de recourir à cet espace à des fins d'habitation. Certes, la situation serait différente si Québec était étouffée dans ses limites et avait un besoin effréné dèspace. Or cèst loin d'être le cas. En réalité, la région métropolitaine de Québec a les infrastructures nécessaires permettant de loger la population jusqu'en l'an 2050 en supposant que la ville ait une importante progression démographique.
(Réf. Société historique de Québec)

1.6 Les fonctions administrative (7) et commerciale (4)

Selon les partisans de la vocation administrative ou commerciale, la présence de boutiques, de bureaux, voire d'un hôtel rentabiliserait dans l'immédiat la Pointe-à-Carcy. Et le même argument vaut pour les résidences.

On présume que l'entreprise privée, désireuse d'exploiter cet avantage convoité qu'est l'accès au fleuve, s'empresserait d'occuper les lieux et que les autorités publiques en tireraient profit : le gouvernement fédéral, propriétaire du site, en passant à d'autres les frais d'entretien; la Ville de Québec, en percevant l'impôt foncier de ce nouveau territoire..

Maintenir l'accès au fleuve tout en permettant la construction à la Pointe-à-Carcy d'édifices à forte volumétrie (résidences, commerces et services) s'avère contradictoire et contraire à la vocation naturellement publique d'un site aussi exceptionnel.
(Réf. Les Editions Continuité)

Les opposants sont toutefois presque aussi nombreux (10) et soulignent au contraire que la capacité commerciale de Québec étant limitée, cette implantation concurrencerait l'activité économique du quartier environnant, comme les centres commerciaux de la périphérie ont vidé autrefois le centre-ville de ses commerces. Ou, alors, c'est la rentabilité des nouveaux espaces commerciaux qui souffrirait de cette proximité, si l'on se fie à l'expérience désastreuse des deux hangars recyclés pour 1984 et restés depuis lors largement vacants.

2. Les composantes du site

2.1 L'Agora (15)

L'Agora est l'équipement le plus apprécié de la Pointe-à-Carcy, même si quelques-uns plaident pour sa disparition ou son déménagement (7). Elle est, à Québec, le seul théâtre en plein air capable de recevoir de cinq à six mille personnes. On vante la qualité de la scène, munie des derniers perfectionnements; de même que l'acoustique et le champ visuel, propices au cinéma aussi bien qu'aux spectacles. On critique, en revanche, l'inconfort des sièges et l'insolence des panneaux qui cachent la façade de la Douane et le panorama.

Les opposants soutiennent que l'Agora, utile en soi, n'a pas sa place sur le site : elle défigure la Douane, dont le parvis reste interdit; elle reste peu utilisée, peu rentable et bruyante.

2.2 Les deux hangars et l'édifice du Havre (10)

Les participants aux audiences publiques se sont beaucoup intéressés au hangar des Boutiques, au hangar du Grand Marché et à l'édifice du Havre, symboles de l'échec commercial qui a suivi les fêtes de 1984 : on exige leur disparition (10); ou on se résigne à leur maintien (10), quitte à les reconvertir.

Car si l'opinion paraît hésitante sur leur sort, c'est que plusieurs, guère favorables à leur présence, doutent qu'on consente à les démolir ou éprouvent du scrupule à proposer cette mesure, associée à un gaspillage. Ils cherchent alors à les réaffecter, faute de mieux : c'est là que le vote se divise.

Le projet Perez-Rocois, pour mémoire, prévoyait remplacer ces édifices, ce qui suppose d'abord les raser. La Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, quant à elle, rappelait qu'il coûte souvent moins cher de démolir que de laisser péricliter.

Ceux qui leur cherchent un autre usage croient possible de rentabiliser ces édifices, compte tenu que le site est très fréquenté, surtout l'été. Le caractère saisonnier reste toutefois un obstacle : le coût d'entretien, notamment le chauffage, s'accroît précisément dans la période creuse.

Une ville reconnue pour le romantisme de son image se voit couper du fleuve par un double rayon de lumière bleuâtre. A mon avis, il s'agit d'un autre effet externe négatif grave qui dévalorise le caractère du Vieux-Port et celui de la ville de Québec.
(Réf. Monsieur Yvan Roy)

2.3 La pergola

Cette structure tridimensionnelle en tubulaires rouges fait l'objet d'une condamnation sans appel chaque fois qu'elle est mentionnée (16). Elle obstrue la vue et défigure le site, sans aucune utilité. Et sa démolition, peu coûteuse, améliorerait grandement l'esthétique des lieux.

2.4 Les stationnements (8)

Bien que la Pointe-à-Carcy compte déjà trois stationnements, de nombreux groupes ont insisté sur la pénurie d'espaces pour les voitures et en veulent davantage. Afin de rendre leur exigence compatible avec un aménagement respectueux de l'environnement, plusieurs proposent de construire, sous deux de ces parcs à ciel ouvert, des stationnements souterrains plus spacieux qui libéreraient la surface pour la réserver à la vocation première du site.

La Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain a déjà un projet en ce sens sous le stationnement qui s'étale aujourd'hui entre la pergola et le Musée de la civilisation.

Mettre en valeur les caractères maritime et aquatique des lieux, en aménageant des espaces verts plus naturels et moins urbains.
(Réf. L'Association des architectes paysagistes du Québec)

2.5 L'aménagement paysager (19)

Dans l'ensemble des mémoires, l'accent est nettement mis sur le caractère public de la Pointe-à-Carcy qu'on souhaite plus adaptée encore à la promenade et à la détente. On se préoccupe donc d'aménagement paysager (19) : parc public, pièces d'eau, allées piétonnières, piste cyclable, etc.

3. La gestion du site

3.1 La responsabilité

Le choix de l'autorité qui se chargera d'aménager et de développer la Pointe-à-Carcy est le souci commun des groupes entendus.

La très grande majorité confierait la gestion du site aux pouvoirs publics (44) , conformément à l'exigence déjà exprimée quant à la préservation de son caractère public. Mais là s'arrête le consensus. Sous ce vocable général, six autorités différentes sont pressenties : Parcs Canada (16), la Ville de Québec (10), la Communauté urbaine de Québec (8), le gouvernement du Canada (4), le gouvernement du Québec (3) et le Port de Québec (3).

Divers facteurs justifient ces préférences. C'est l'expérience de Parcs Canada dans l'aménagement et l'entretien des sites à sauvegarder qui inspire confiance. On retient la Ville de Québec pour la cohérence des interventions sur le territoire. Mais on s'en méfie aussi parce qu'elle a déjà refusé la responsabilité du site et parce qu'elle est réputée vulnérable aux pressions des promoteurs immobiliers. La Communauté urbaine de Québec a la faveur de ceux qui insistent sur la vocation régionale du site. Du gouvernement fédéral, certains craignent l'éloignement, donc le danger de distorsion dans sa perception de l'intérêt public.

L'entreprise privée a cependant des partisans (8) qui la jugent à même de rentabiliser l'exploitation et signalent au passage le manque d'empressement des gouvernements actuels à développer la Pointe-à-Carcy. D'autres favorisent plutôt un organisme sans but lucratif (6)

3.2 Le processus de décision

Au-delà de l'organisme responsable, on se préoccupe enfin du processus de décision. On rappelle que l'aménagement actuel du site a été conçu en fonction d'un seul événement, Québec 1534-1984, et dans la plus totale précipitation. On recommande donc que tout nouveau développement s'appuie sur un plan directeur, des enquêtes, des études de faisabilité (12). Et l'on fait aux responsables une obligation d'agir dans la transparence, de manière que l'opinion publique soit informée et en mesure de s'exprimer à temps.

C H A P I T R E I V

UN SITE POPULAIRE

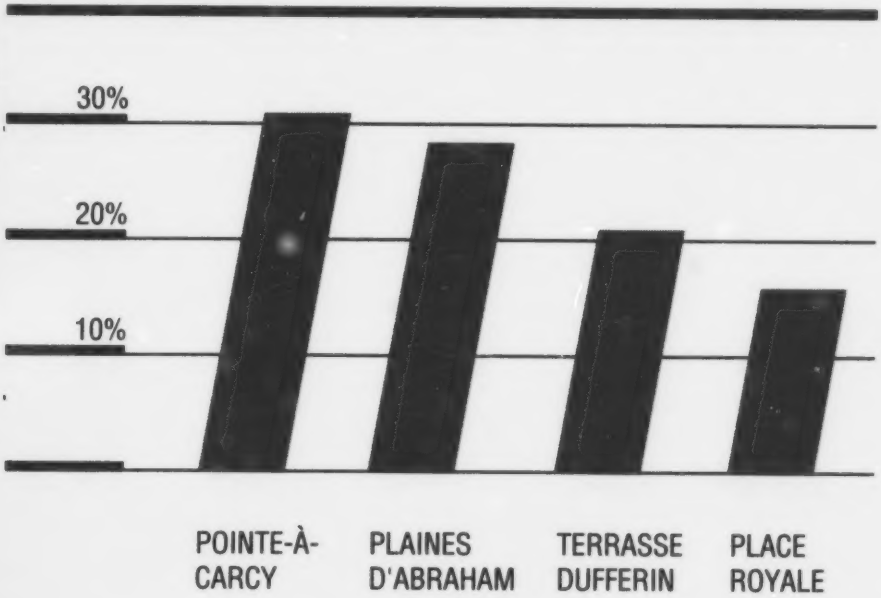
Les nombreux groupes qui se sont présentés aux audiences publiques prétendaient souvent parler au nom de la population pour justifier leur vision de la Pointe-à-Carcy. Or, s'il existait diverses enquêtes sur le Vieux-Port en général, aucune ne portait sur la Pointe-à-Carcy elle-même.

Le Comité, dont les bureaux étaient situés sur la Pointe, dans l'édifice du Havre, a pu constater l'affluence répétée des promeneurs sur les quais aux belles heures de l'été. Mais il lui était impossible de la mesurer avec précision ni, surtout, de la comparer à la fréquentation des autres sites dont Québec abonde. Le Comité avait besoin, par ailleurs, de tester diverses hypothèses sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy.

C'est en vertu de ces considérations qu'il a commandé un sondage à la firme Sorecom, afin de vérifier scientifiquement la popularité de la Pointe-à-Carcy et l'état de l'opinion quant à son aménagement actuel ou futur. Sorécom a été choisie notamment parce que c'est une société extérieure à Québec et qu'il importait d'écarter toute apparence d'idée préconçue ou de participation aux vifs débats des dernières années sur le sort de la Pointe-à-Carcy.

Les entrevues ont été administrées de Montréal par téléphone, du 4 au 11 août 1989, auprès de 404 personnes domiciliées dans la région de Québec, soit 60 % de l'échantillon retenu, ce qui représente un taux de réponse acceptable pour la période des vacances. Deux entrevues de groupes avaient auparavant permis de tester la compréhension du questionnaire.

Tableau 1 : Préférence des visiteurs pour la promenade.



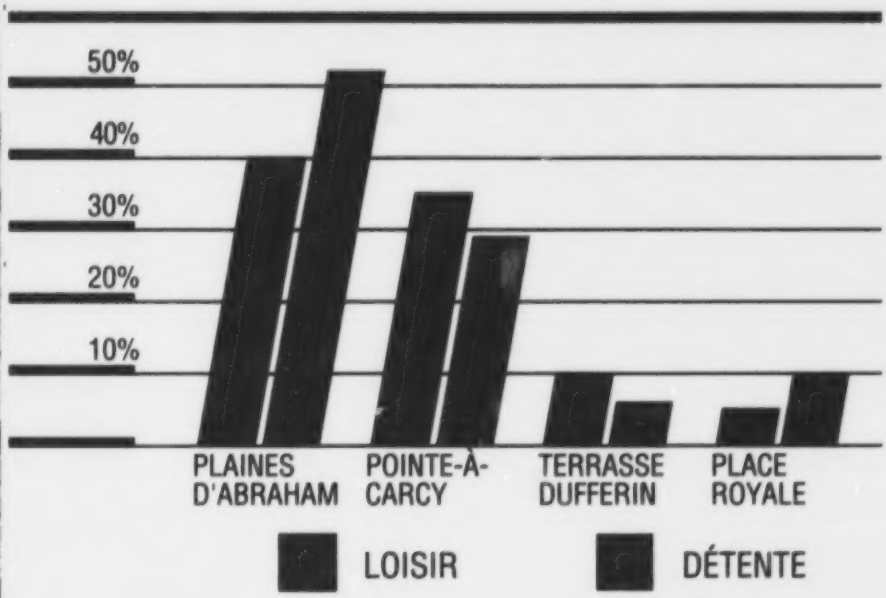
Un vif succès de foule

En quelques années à peine, la Pointe-à-Carcy est devenue le lieu de promenade par excellence du Québec métropolitain, devançant à cet égard les plaines d'Abraham, la terrasse Dufferin et la place Royale dans la préférence des Québécois (***ill. 10 et 11***).

ill.10 Le lieu de promenade par excellence.

ill.11 ... la préférence des québécois.

Ce que les témoignages recueillis au cours des audiences publiques indiquaient déjà, le sondage Sorécom le confirme éloquemment. Priés de choisir, parmi des lieux historiques réputés, celui qu'ils préféraient personnellement pour la promenade, 31 % des citoyens interrogés ont cité la Pointe-à-Carcy, 29 % les plaines d'Abraham, 21 % la terrasse Dufferin et 16 % la place Royale (***tableau 1***).



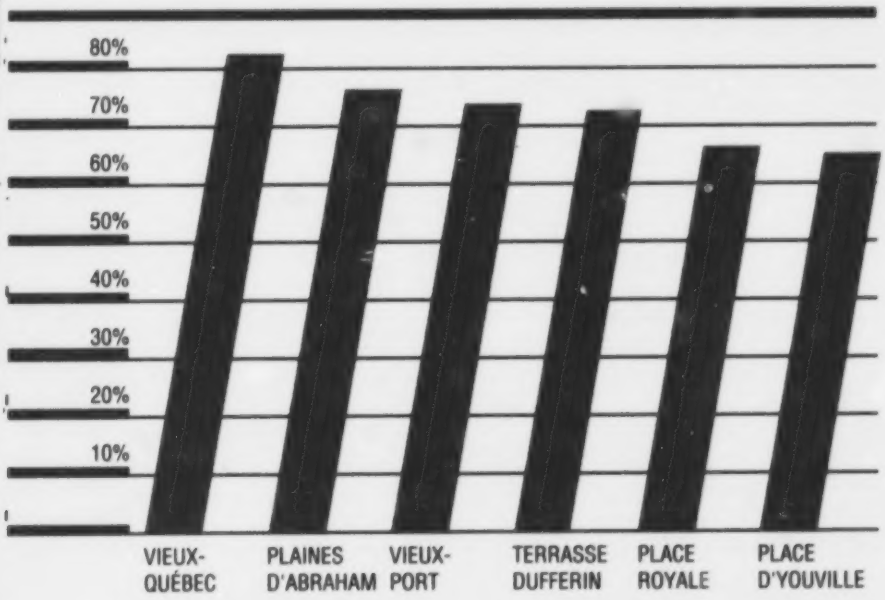


Tableau 2: Préférence des visiteurs pour le loisir et la détente.

Tableau 3: Fréquentation des lieux historiques (visiteurs et non visiteurs).

La Pointe-à-Carcy occupe de surcroît la deuxième place, derrière les plaines d'Abraham, pour la détente et le loisir, loin devant les autres sites soumis à l'évaluation des répondants (***tableau 2***).

Selon les données les plus significatives de ce sondage, les citoyens qui fréquentent la Pointe-à-Carcy l'ont visitée en moyenne 14 fois au cours des deux dernières années, surtout l'été. Ils y sont restés deux heures à se promener le long des quais ou à se reposer, appréciant surtout l'aménagement piétonnier, le bassin Louise et l'Agora. Ils appuient massivement la création d'un parc à la place de certains édifices actuels et rejettent la construction d'un complexe résidentiel, commmercial et administratif. Ils se rendent sur les lieux en voiture et jugent insuffisant l'espace réservé au stationnement.

1. La fréquentation

Trois Québécois sur quatre (76 %) ont visité au moins une fois la Pointe-à-Carcy, mais 88 % en ont entendu parler et 43 % sont en mesure de la situer dans le Vieux-Port. Parmi les visiteurs, 62 % y sont allés plus de trois fois.

Ces données prennent plus de relief comparées à d'autres habitudes de même nature. Outre les plaines d'Abraham (77 %), situées dans la Haute-Ville, les lieux historiques qu'on déclare fréquenter ou avoir fréquenté le plus souvent, toutes raisons confondues, sont le Vieux-Québec (86 %) et le Vieux-Port (74 %), dont la Pointe-à-Carcy est le prolongement naturel (***tableau 3***). On peut donc penser qu'à la longue, les visites à la Pointe se feront au rythme des randonnées dans le Vieux-Port ou même dans le Vieux-Québec.

La fréquentation de la Pointe-à-Carcy augmente avec la scolarisation: 75 % chez ceux qui ont de 13 à 15 années de scolarité (études universitaires) contre 58 % chez les 9 à 12 ans (études secondaires achevées) et 51 % chez les moins de 9 ans.

Le site attire surtout les promeneurs et ceux qui cherchent le repos (52 %), mais on y vient aussi pour admirer les bateaux sur le fleuve (14 %) ou assister à un spectacle (11 %), les autres raisons demeurant négligeables (***tableau 4***).

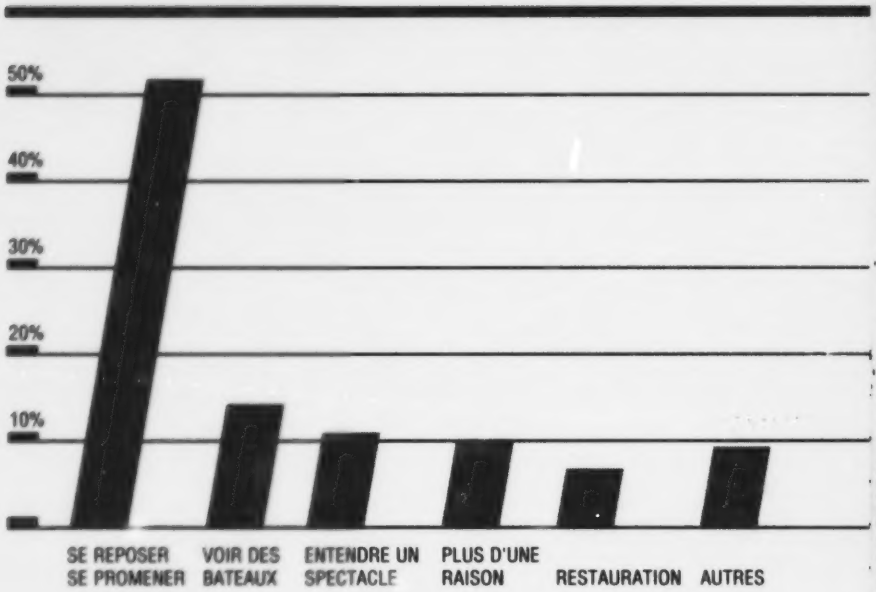


Tableau 4: Activités des visiteurs.

Peu de visiteurs se déplacent l'hiver (19 %) alors que la plupart y sont allés l'été (95 %), ce qui paraît cohérent avec les motifs qui les amènent sur les lieux, tous liés à des activités saisonnières.

La plupart viennent en voiture (73 %). Cette prédominance se reflète dans la proportion de ceux pour qui l'espace de stationnement n'est pas suffisant (55 %), contre 35 % "juste assez". Le recours aux autres moyens de transport, nettement minoritaire, demeure pourtant significatif. On emprunte deux fois plus la bicyclette (8 %), bien qu'il n'y ait pas de piste cyclable, que l'autobus (4 %). Celui-ci fait piètre figure, au même titre que la marche à pied (4 %), au dernier rang. Ces données signalent pour le moins un problème de transport en commun.

2. L'évaluation

Quand on les interroge sur l'aspect général du site, les visiteurs sont relativement satisfaits : la majorité le jugent "assez bien" aménagé (54 %) et se sentiraient "assez fiers" de le montrer à des amis (54 %).

Reportés sur des éléments particuliers, les avis sont déjà plus nuancés. L'Agora (49 %), la promenade le long des quais (43 %) et le bassin Louise (34 %) sont les composantes dont on se dit "très" fier; les hangars (37 %) et les Terrasses du Vieux-Port (22 %), celles dont on se montre "peu ou pas" fier.

Si l'on regroupe les "très fiers" et "assez fiers", l'édifice de la Douane arrive à l'avant-dernier rang (58 %), juste devant les hangars (50 %). Pourtant, cette désaffection s'explique moins par le "peu ou pas" de fierté (14 %) que par l'ignorance : 18 % ne le connaissent pas. Tandis que 37 % sont "peu ou pas fiers" des hangars et 22 % des Terrasses, mais seuls 7 % et 4 % respectivement ne les connaissent pas. La Douane est donc l'édifice le plus méconnu du site. C'est aussi le seul qui soit inaccessible aux visiteurs, en même temps que dissimulé à la vue des passants.

La majorité des visiteurs pensent qu'on réserve actuellement "juste assez" d'espace à la promenade (81 %), aux activités maritimes (67 %), aux commerces (66%), à l'habitation (61 %), etc. Plus de la moitié (55 %) jugent toutefois insuffisant l'espace de stationnement; et environ le tiers, l'espace dévolu aux activités récréatives et culturelles.

Enfin, la majorité estiment aussi que les éléments du site se marient bien entre eux (68 %); ou avec les édifices du Vieux-Québec (54 %) bien que, dans ce cas, 44 % affirment le contraire.

De cet ensemble un peu flou, on conclurait trop vite que les taux élevés de "juste assez" avantagent les partisans du statu quo. Il s'agissait d'évaluer le site en soi, dans l'absolu. Confrontés à des options de rechange, c'est-à-dire forcés de comparer, les répondants choisissent davantage le changement.

3. Les perspectives d'avenir

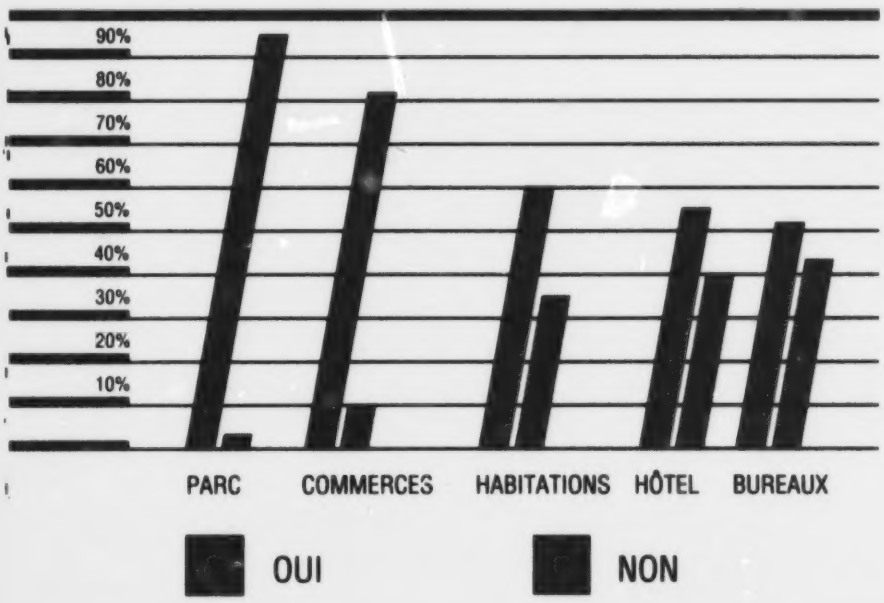
C'est ainsi que les visiteurs de la Pointe-à-Carcy ne jugent pas incompatible avec sa vocation maritime la présence d'un parc (95 %), de commerces (82 %), d'habitations (60 %), d'un hôtel (54 %) ou de bureaux (51 %) sur le site. Mais ils s'opposent personnellement à la privatisation du site pour y construire des bureaux (84 %), des résidences (80 %) ou des commerces (77 %), ce qui est fort significatif ***(tableau 5)***.

La dernière partie du questionnaire, qui s'adressait non seulement aux visiteurs (76 %) mais à tous ceux qui connaissent le site (88 %), confirme la très nette préférence de la population pour l'aménagement d'un parc et son rejet de l'ensemble résidentiel, administratif et commercial.

Des quatre scénarios présentés aux répondants, celui qui a recueilli la plus forte adhésion (88 %) propose de substituer à certains édifices actuels un parc public avec des arbres, une pelouse, des bassins et des bancs publics. Celui qui s'est heurté à la plus vive opposition (54 %) prévoit la construction d'un complexe résidentiel, administratif et commercial qui préserverait l'usage public des quais, de l'Agora et de la promenade. Une nuance importante à cet égard : quand on a visité la Pointe-à-Carcy, on désapprouve cette option (61 %) alors qu'on est plutôt d'accord si l'on n'a pas vu le site (58 %).

Le projet d'une école francophone pour la réserve navale, qui garantirait l'accès public du site, ne suscite ni un grand enthousiasme (57%) ni un net désaccord (37 %).

Tableau 5: Évaluation de la compatibilité d'une fonction avec la vocation maritime ou port de mer (visiteurs).



L'option la plus populaire après le parc est le statu quo (64 %). Les entrevues de groupe ont permis de constater que certains participants, visiteurs assidus de la Pointe-à-Carcy, aimaient mieux conserver le site dans son état actuel si on ne leur faisait pas connaître précisément les solutions de rechange. Dans le doute, ils choisissaient le statu quo, ce qui explique sans doute, au moins pour une part, le taux élevé d'adhésion à ce scénario ***(tableau 6)***.

Ces réponses expriment un souci certain pour l'aménagement du site mais aussi un besoin d'information. Près de la moitié des personnes interrogées (45 %) connaissent d'ailleurs l'existence du Comité sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy, ce qui est considéré comme honorable pour un organisme de cette nature. Peu de citoyens (32 %) ont cependant suivi les audiences publiques dans la presse.

En bref, la Pointe-à-Carcy jouit d'une sensible notoriété parmi les citoyens du Québec métropolitain qui, compte tenu des forces et des faiblesses qu'ils découvrent à ses composantes actuelles, souhaitent un réaménagement conforme à leur vision du site.

Cette vision se dégage nettement des comportements et des opinions : la Pointe-à-Carcy est perçue et recherchée avant tout comme un lieu de promenade et de repos, associé à la présence de l'eau, des arbres et de la verdure.

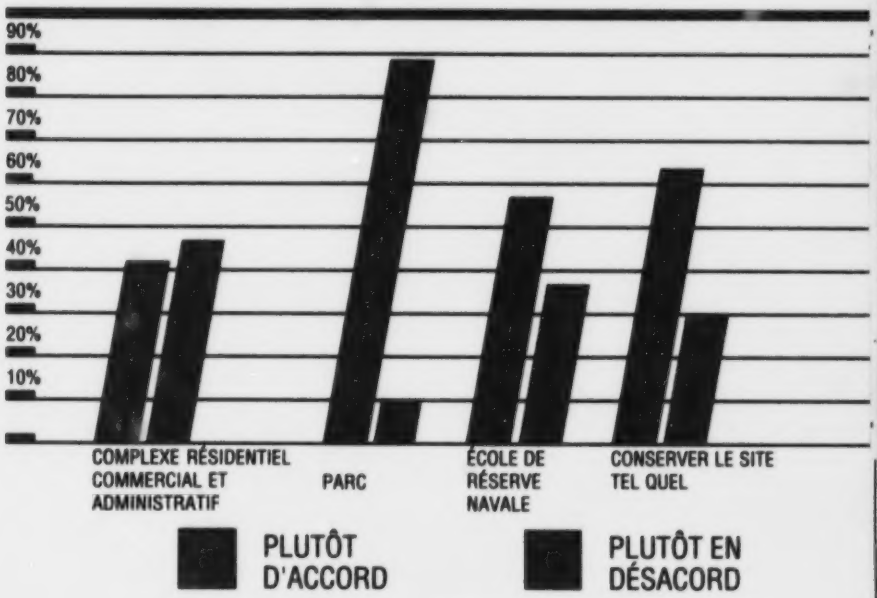


Tableau 6: Hypothèses d'aménagement du site selon certains choix suggérés lors des audiences publiques.

Le spectacle des paquebots

Le portrait nuancé du sondage Sorécom donne un sens aux statistiques brutes que compile, depuis quatre ans, le service de sécurité du Vieux-Port. Celui-ci évalue entre 1,5 et 2,3 millions de personnes, selon les années, la fréquentation de la Pointe-à-Carcy.

Les données ne permettent pas d'isoler les facteurs de fluctuation, sauf le temps et le passage des paquebots. Les compilations quotidiennes de 1989 indiquent qu'on atteint des pointes d'environ 20 000 visiteurs certains dimanches d'été quand le Bermuda Star est à quai, avec un sommet de 40 000 le 30 juillet dernier.

Bien que ces dénombrements soient approximatifs, ils confirment un résultat du sondage Sorécom. Pour 14 % des répondants, en effet, ce sont d'abord les bateaux qui les attirent sur le site. C'est le motif le plus puissant après le repos et la promenade (52 %). Et il est certain qu'on peut combiner les deux.

De même, 11 % des répondants se rendent sur le site pour assister à un spectacle. Or, plusieurs producteurs ont déploré, cette année, une chute des assistances à l'Agora. Le Journal de Québec a conduit son enquête et révélait, le 12 août, que les gradins n'étaient occupés qu'à 50 % ou moins de leur capacité, selon la nature du spectacle.

Les producteurs avancent, certes, diverses raisons pour expliquer le phénomène mais, dans un domaine où tant de facteurs interviennent (bassin de population, situation économique, diversité des clientèles, évolution des modes, confort des places et accessibilité des lieux), il n'existe à notre connaissance aucune analyse rigoureuse qui autoriserait des conclusions certaines.

Il y a, cependant, un lien de compatibilité à examiner entre l'usage qu'on fait de l'Agora et les fonctions dominantes du site où l'on a fixé son emplacement. C'est ce que nous ferons dans la seconde partie de ce rapport.

DEUXIEME PARTIE: ANALYSE CRITIQUE ET RECOMMANDATIONS

SIX PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Québec 1534-1984 aura été l'occasion de reconstruire le Vieux-Port. Ne serait-ce que pour cette seule raison, les célébrations tant décriées de ce 450e anniversaire s'en trouvent aujourd'hui justifiées. Il faut reconnaître, de ce point de vue, le mérite de ceux qui ont oeuvré, à la hâte mais avec un acharnement évident, à redonner aux citoyens de la région de Québec un accès au fleuve.

Le Vieux-Port et la Pointe-à-Carcy représentent l'ultime havre, l'ultime accès au fleuve pour le public puisque les rives du Saint-Laurent dans l'agglomération urbaine de Québec sont déjà largement privatisées, inaccessibles au grand public et quelquefois assez laides.
(Réf. Les professeurs de géographie de l'Université Laval)

Au fil des ans, avec une triste inconscience, les citoyens de la région s'étaient laissé dépouiller de la quasi-totalité des accès au fleuve. Au point qu'entre le pont de Québec et l'île d'Orléans -et même au-delà- il ne restait plus en bordure du Saint-Laurent que quelques minuscules parcelles de terrain plus ou moins accesssibles au public. Aberration corrigée en partie -mais de façon spectaculaire- par la reconstruction des quais et l'aménagement de la promenade qui les longe, dans la zone du Vieux-Port.

D'autre part, le Vieux-Port est considéré par la population comme patrimoine public, site unique et ressource très rare.
(Réf. La coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec)

Dès l'ouverture, la population envahissait spontanément le site pour se le réapproprier et, depuis lors, le Vieux-Port et son prolongement de la Pointe-à-Carcy sont devenus un lieu privilégié de détente et de récréation pour la population et les visiteurs, un lieu incomparable d'intimité avec le grandiose panorama fluvial (***ill. 12***) et la sereine majesté du cap Diamant, enrichi de son patrimoine architectural.

Le résultat se traduit par un environnement surconstruit qui bouche les perspectives visuelles, qui a fait disparaître cette large fenêtre qui devrait s'ouvrir sur le fleuve et qu'on avait originalement prévue, et qui par l'emprise au sol des bâtiments prive la population de ce qui devait être les Plaines d'Abraham de la basse-ville.
(Réf. Monsieur Georges Pelletier)

L'engouement pour le site fut si instantané et si vif que la population ne voulut point, semble-t-il, le trahir en jugeant trop sévèrement certains éléments architecturaux, aussi coûteux que futiles, dont on l'avait surchargé. On aurait sans doute fermé les yeux longtemps encore sur certaines énormités n'eût été l'érection au beau milieu du site, en 1986, des Terrasses du Vieux-Port.

ill.12 Un grandiose panarama fluvial.

ill.13 Une architecture pour le moins dérangeante.

Cet immeuble à condos de huit étages, à l'architecture pour le moins dérangeante (***ill. 13***), crée de tous les angles une barrière visuelle infranchissable qui a provoqué la désapprobation générale et conduit plusieurs organismes de la région à exercer une vigilance accrue sur les travaux d'aménagement du Vieux-Port.

L'intérêt passionné qu'on voue à ces lieux ne s'est pas démenti depuis lors, comme en témoignent les 60 mémoires présentés au Comité, les résultats éloquents du sondage Sorécom et les constatations que nous avons pu faire personnellement sur le terrain.

Que tous le perçoivent clairement ainsi, nous avons agi à titre d'exécutants, respectueux des directives imposées par la Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec) Inc., l'autorité administrative responsable du dossier du réaménagement du site.
(Réf. Rocois Construction)

Après avoir soigneusement analysé ces mémoires, ainsi que les données historiques et les projets d'aménagement qui se sont succédé ces dernières années, le Comité a retenu six principes d'aménagement.

Premier principe

La Pointe-à-Carcy doit demeurer un espace public.

Le caractère public de la Pointe-à-Carcy est d'abord un fait accompli : la population, on l'a vu, s'est approprié ce lieu de promenade au même titre que les plaines d'Abraham et la terrasse Dufferin. Le site avait d'ailleurs été conçu comme un espace public et le sentiment populaire a vite rejoint l'intention initiale alors même que les édifices commerciaux, délaissés, affichaient de nombreux locaux vacants.

Toute fonction implantée sur le site du Vieux-Port devra se soumettre impérativement à son caractère essentiellement public.
(Réf. Ecole d'architecture, Université Laval)

La Pointe-à-Carcy est en outre, sur des kilomètres de rive en aval du pont de Québec, l'un des seuls accès publics au fleuve, ce qui explique sans doute, pour une part, son succès de foule.

Le Comité propose d'accorder la priorité aux espaces dégagés et, en conséquence, aux activités compatibles avec cette exigence : la promenade, la détente, la bicyclette. La Pointe-à-Carcy doit devenir un site régional de promenade et d'accès au fleuve.

La Pointe-à-Carcy est avant tout un site populaire et maritime et doit le rester.
(Réf. Conseil des monuments et sites de Québec)

Dans cet esprit, il apparaît essentiel d'aménager, autour de l'Agora ou sur son emplacement, les espaces de verdure qui conviennent à un lieu de promenade; et d'offrir au passant, sur le site, les services de base (abris, aires d'agrément, comptoirs de restauration, etc.) associés à cette fonction.

Deuxième principe

La Pointe-à-Carcy est un port maritime et cette fonction doit prévaloir.

Il est étrange que personne n'ait apparemment jusqu'ici réalisé que le "Vieux-Port" de Québec n'existe plus à proprement parler mais qu'on est en présence d'un port normal et en activité.
(Réf. Monsieur Léonce Naud)

Depuis plus d'un siècle, la Pointe-à-Carcy est une partie intégrante du Vieux-Port. Si la nature des activités portuaires a souvent changé au cours des années, suivant la situation politique et l'évolution du commerce international, l'exploitation des lieux comme port maritime est restée, elle, une donnée permanente.

Du Vieux-Port, on a d'abord exporté les fourrures, puis le bois et le grain; on y a reçu de France et d'Angleterre les produits manufacturés. Le port des marchandises s'est progressivement éloigné et depuis quelques années, à la Pointe-à-Carcy, c'est l'industrie touristique qui a pris la relève : ses quais accueillent en nombre croissant les bateaux de croisière.

Il en va du développement économique lié aux industries maritime et touristique.
(Réf. La Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec)

Le Comité estime que la Pointe-à-Carcy doit conserver sa vocation de port maritime et que, suivant la tendance actuelle, on doit y favoriser les excursions sur le fleuve et les croisières internationales. Celles-ci s'adressent à une clientèle aisée qui, selon une enquête de la Société du port de Québec, a dépensé en 1987 deux millions de dollars au cours de 77 escales à Québec. Quant aux croisières fluviales, elles sont bien établies, fort populaires et destinées à s'accroître puisqu'elles figurent dans plusieurs projets régionaux de développement touristique.

La primauté de la fonction portuaire et maritime suppose notamment qu'on garde libre l'accès des quais et qu'on respecte les autres servitudes d'exploitation.

Troisième principe

L'aménagement de la Pointe-à-Carcy doit respecter son caractère historique et mettre en valeur son patrimoine architectural.

Il s'agit ici de présenter l'évolution historique du port de Québec afin de bien saisir comment la Pointe-à-Carcy s'inscrit dans une continuité qui rend ce site si important pour notre patrimoine national.
(Réf. Société nationale des québécois de la Capitale)

La Pointe-à-Carcy et le Vieux-Port dans son ensemble sont situés en bordure d'un arrondissement historique que le ministère québécois des Affaires culturelles a reconnu et que l'Unesco a inscrit sur la liste du patrimoine mondial. Une portion de cette zone historique traverse d'ailleurs le site. Et le Vieux-Port lui-même a sa propre histoire, inséparable de la Basse-Ville.

L'aménagement du Vieux-Port de Québec a avantage à évoquer son passé et à respecter les images qui s'y sont construites au cours des siècles.
(Réf. Ecole d'architecture, Université Laval)

Tout projet d'aménagement doit donc inclure la mise en valeur de ce patrimoine historique et des oeuvres architecturales qui l'illustrent. Sur la Pointe-à-Carcy, ce sont la Douane et l'édifice du Port de Québec qui portent ainsi témoignage. Leur restauration fut à cet égard une décision heureuse.

Mais elle implique que les bâtiments restaurés puissent s'offrir à l'admiration des passants. Or, la façade de la Douane, qui regarde le fleuve, est presque entièrement dissimulée derrière un toit de scène, une palissade et l'édifice du Havre.

Plus largement, c'est l'ensemble du lieu qui a valeur historique et doit s'intégrer à l'environnement historique de la vieille ville. Un document de travail du gouvernement fédéral soumis à l'Unesco précise que les administrations responsables de l'arrondissement inscrit au patrimoine mondial souscrivent notamment aux critères d'aménagement suivants :

. "Les développements adjacents ou situés à proximité de l'arrondissement historique ne doivent pas altérer ou détruire l es points de vue en provenance ou en direction du site ni compromettre de quelque manière que ce soit la périphérie du site (...)"

. "Lorsque, dans les secteurs adjacents, les fonctions traditionnelles contribuent au caractère patrimonial du site, telle l'activité maritime du Vieux-Port (...), ces fonctions doivent être maintenues."

En réalité, le Vieux-Québec et sa zone portuaire, y inclus la Pointe-à-Carcy, forment un ensemble cohérent que seuls des accidents de parcours récents ont fracturé et dont il importe désormais de restaurer l'unité.

Quatrième principe

On doit sauvegarder, sur la Pointe-à-Carcy, la liberté du champ visuel en direction du fleuve et du cap Diamant.

La Pointe-à-Carcy, qui s'avance dans le fleuve, est un site unique d'où l'observateur peut admirer successivement, en tournant sur lui-même, l'île d'Orléans, la pointe de Lévis et le fleuve en amont, le cap Diamant ainsi que les vieilles pierres et les ramparts de la Haute-Ville.

Il appartient aux pouvoirs publics de protéger ce panorama et d'éviter que se reproduise jamais la bêtise qui a donné naissance aux Terrasses du Vieux-Port. Celles-ci interposent leur forme massive entre la pointe et le cap, coupant en deux la direction du regard dans l'axe est-ouest.

Elles représentent, selon la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain, "un manque d'intégration au milieu et (...) une invitation pressante à mieux définir les normes et exigences au plan de l'architecture". Il importe de préserver l'intégrité du champ visuel dans toutes les directions, le Comité en fait un principe rigoureux. Et c'est en vertu de ce principe qu'il faudra incorporer à tout plan d'aménagement des dispositions pour dégager effectivement les perspectives, partout où c'est encore possible.

L'aménagement de cette étroite bande de terre peut avoir pour résultat, pour des générations à venir, la création de liens ou l'accentuation de la rupture visuelle entre deux objets exceptionnels: le fleuve Saint-Laurent et l'arrondissement historique de Québec.
(Réf. Monsieur Pierre Larochelle)

Cinquième principe

On doit intégrer soigneusement tout projet d'aménagement à l'environnement naturel et urbain de la Pointe-à-Carcy.

On a assez bétonné nos rives, je pense qu'il y aurait peut-être moyen de lier les aménagements paysagers à l'eau.
(Réf. L'Union québécoise pour la conservation de la nature U.Q.C.N.)

La Pointe-à-Carcy et le Vieux-Port sont des entités administratives dont la gestion séparée n'efface pas la communauté de destin avec la ville d'un côté, le fleuve de l'autre. On ne peut les développer en vase clos, sans tenir compte à la fois du potentiel et des contraintes qu'elles tiennent de l'environnement dans lequel elles s'insèrent.

La Pointe-à-Carcy tire du fleuve son activité principale, son climat, son panorama. Elle reçoit de la ville ses voies d'accès, ses références architecturales, le mouvement humain qui la traverse. A l'un et à l'autre, elle doit son histoire, son développement : elle est le prolongement de la Basse-Ville dans le lit du fleuve. Elle fait partie d'un ensemble.

Cette situation, qui fait toute sa richesse, lui est aussi une source de contraintes. C'est ainsi que la proximité du fleuve l'expose aux vents violents et à la rigueur des hivers, si bien qu'il paraît difficile d'exploiter le site à longueur d'année. L'activité portuaire exige qu'on laisse dégagé l'espace requis le long des quais et qu'on s'accommode des bruits inhérents au va-et-vient des navires et de leurs passagers.

A l'échelle de la ville et de ses quartiers, le problème de la protection des vues exceptionnelles à partir des espaces publics, rues, places et parcs, constitue une responsabilité majeure des pouvoirs municipaux et représente un des plus grands défis actuels en matière de design urbain.
(Réf. Monsieur Pierre Larochelle)

Le tracé des rues, la rareté de l'espace, la congestion automobile, voilà d'autres contraintes liées cette fois à l'environnement urbain. De même que l'utilisation du sol pour des fonctions administrative, commerciale et résidentielle. La configuration du site, ouvert sur l'eau de deux côtés, en fait un cul-de-sac pour la circulation automobile, déjà confinée aux rues étroites qu'imposent la géographie et l'histoire.

Pour les fonctions privilégiées, en toute logique, on doit privilégier pour le site de la Pointe-à-Carcy une vocation tout à fait intégrée au "Projet de mise en valeur du littoral" mis de l'avant par la C.U.Q. et à l'actuel parc linéaire de la rivière Saint-Charles.
(Réf Vélo Québec)

La continuité de l'espace urbain, le sens de l'histoire, la cohérence architecturale, l'osmose de l'eau et de la vieille ville rendent nécessaire l'intégration de la Pointe-à-Carcy à son environnement. Cela implique notamment la compatibilité des fonctions entre le quartier historique et le port ainsi que le raccordement du site à tout projet régional d'aménagement des rives. Le développement des lieux ne saurait donc se faire sans y associer de très près la Ville de Québec.

Sixième principe

La rentabilité économique de la Pointe-à-Carcy tient à un ensemble de facteurs qu'on ne peut ramener simplement à la valeur marchande ou au rendement fiscal.

Dans la société telle qu'elle est, on a pris l'habitude de s'attarder avant tout au rendement économique le plus immédiat et le plus visible : c'est-à-dire, dans le cas qui nous occupe, à la valeur marchande du terrain ou encore à son rendement fiscal. Déjà en lui-même contestable, ce réflexe devient franchement sujet à caution quand on l'applique à la Pointe-à-Carcy.

L'industrie touristique, en effet, est à la base de l'économie régionale et sa matière première est l'attrait de la ville dans son ensemble. Il existe un seuil numérique de monuments, de places, de musées, de parcs, de perspectives qui rendent Québec attrayante et c'est le jeu de tous ces facteurs qui produit le bénéfice économique.

Il ne viendrait à l'idée de personne -du moins, nous l'espérons- de "rentabiliser" les plaines d'Abraham ou la terrasse Dufferin en les couvrant de constructions diverses, si bien que ces sites ont été préservés jusqu'ici et font l'orgueil de Québec tout en lui valant des retombées économiques importantes, bien que difficilement mesurables.

Le Comité affirme donc qu'il est primordial, même pour de strictes raisons économiques, de préserver l'image de Québec. Or, la Pointe-à-Carcy est précisément la première image qu'aperçoivent de la ville les visiteurs qui arrivent du fleuve. Et cette première image importe d'autant plus que se multiplient, aux quais, les bateaux de croisière et, à la marina, les navires de plaisance.

Livrer la Pointe-à-Carcy aux promoteurs crée dans l'immédiat l'illusion d'un profit : profit pour le ministère responsable qui, avec la propriété, cède les frais d'entretien à des tiers; profit pour la Ville de Québec qui perçoit ensuite l'impôt foncier des nouveaux occupants. Mais c'est au prix de ce qui attire massivement les visiteurs.

Le Comité en conclut qu'on ne doit pas sacrifier le site de la Pointe-à-Carcy sur l'autel du rendement économique à court terme. Ce serait une option aussi insensée que de tuer par avidité la poule aux oeufs d'or, comme dans la fable.

Il est important si l'on veut prétendre maximiser les retombées économiques et urbaines pour la ville, de ne pas céder à l'improvisation en cherchant une rentabilité comptable à court terme. Bref, il faut que le redéveloppement de ce territoire vienne consolider et amplifier certaines fonctions, notamment la vocation touristique de la ville de Québec et la vocation maritime.
(Réf. Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain)

C H A P I T R E V I

UNE TRIPLE VOCATION

D'emblée, à la lumière des mémoires présentés aux audiences publiques et des principes d'aménagement que le Comité a retenus, la recommandation principale s'impose :

- Que la vocation de la Pointe-à-Carcy soit axée essentiellement sur sa triple réalité de port maritime, de lieu public consacré à la promenade, à la détente, à la contemplation, et de site historique.

Un port maritime

Depuis toujours, on l'a vu, la Pointe-à-Carcy est associée aux activités portuaires et maritimes (***ill. 14***). C'est sa vocation naturelle, celle qu'il n'est même pas envisageable de répudier. D'autant que, ces dernières années, l'essor des croisières internationales est venu confirmer cette vocation en dirigeant vers les quais de la Pointe-à-Carcy de nombreux paquebots qui font escale à Québec.

La Pointe-à-Carcy a été lentement récupérée sur le fleuve. Sa fonction première est portuaire
(Réf. Monsieur Denis Vaugeois)

ill.14 Un port maritime (photo: Bellemar Langlois).

Or, de l'avis général, ainsi que nous l'ont répété les autorités du port et l'Office du tourisme de la Communauté urbaine de Québec, les croisières représentent un apport économique appréciable pour la capitale et sa région. Selon une étude réalisée en 1987 par M. Marc Dulude, de la Société du port de Québec, ce sont deux millions de dollars que les touristes des paquebots laissent chaque année sur leur passage. Et l'on prévoit que l'achalandage augmentera sensiblement au cours des prochaines années.

Le Port de Québec et l'Office du tourisme de la Communauté urbaine de Québec s'emploient d'ailleurs à planifier des ententes avec quelques grands ports américains afin d'établir un circuit qui accroîtrait encore le nombre des visiteurs. Tout le monde reconnaît que l'industrie du tourisme maritime est en hausse constante.

On a vu aussi réapparaître sur le fleuve les navires d'excursion, de dimension plus modeste, qui se spécialisent dans les sorties de courte durée en amont et en aval de Québec. Avec le recul, ils offrent sur la ville des points de vue spectaculaires. Ils ont leur port d'attache au bassin Louise.

A ces deux sources d'afflux touristique, il faut ajouter la navigation de plaisance. Pour satisfaire à la demande croissante, le Port de Québec entrevoit déjà l'agrandissement de la marina.

Dans un tel contexte, il serait manifestement mal avisé, à tous égards, d'attribuer à la Pointe-à-Carcy des fonctions artificielles, susceptibles de gêner les activités maritimes et portuaires dont elle est quotidiennement le théâtre et qu'au surplus les autorités compétentes cherchent à exploiter davantage.

Un lieu public de promenade, de détente et de contemplation

Au cours des audiences, plusieurs participants ont comparé la Pointe-à-Carcy aux plaines d'Abraham comme lieu de prédilection des Québécois pour la détente et la promenade (***ill. 15 et 16***). Le sondage Sorecom est une éclatante confirmation de cette observation. Selon l'évaluation quotidienne des autorités responsables (voir chapitre IV), plus d'un million et demi de personnes, en moyenne, visitent le site chaque année.

On s'explique mal son (le gouvernement fédéral) archanement à vouloir privatiser quelques hectares que la population réclame à grands cris comme siens. La Pointe-à-Carcy et l'ensemble du Vieux-Port appartiennent à l'ensemble des contribuables tout autant que le parc de l'Artillerie, le Manège militaire ou les Plaines d'Abraham.
(Réf. Monsieur Jean Garon)

ill.15 L'attrait du fleuve.
ill.16 Enfants s'amusant dans les cascades de l'Agora.

Les gens adorent prendre contact avec le fleuve et ses rives. Il nous semble donc évident que les propositions d'aménagement doivent respecter ce besoin et conserver au site son caractère récréatif public.
(Réf. Coopérative des artisans du quartier Petit-Champlain)

La valeur du patrimoine bâti sur le site de la Pointe-à-Carcy est indéniable.
(Réf. Conseil des monuments et sites de Québec)

Si Québec renonçait au fleuve, une partie de son fleuve, et en réservait l'accès physique ou visuel à un petit nombre, la ville à mon avis tournerait le dos à ses origines et à sa première raison d'être.
(Réf. Monsieur Denis Vaugeois)

Les aménagements réalisés sur le site n'ont reposé sur aucune étude sérieuse, mais sur des chimères architecturales et du délire économique.
(Réf. La coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec)

Déjà aussi fréquentée que les Plaines et la terrasse Dufferin, la Pointe-à-Carcy doit être aménagée en conséquence. Encore là, pourquoi donc faudrait-il la destiner à d'autres fins que celles qui se sont imposées tout naturellement? Pourquoi faudrait-il rapetisser cette magnifique fenêtre sur le fleuve? L'argument économique invoqué à l'appui des plus récents projets de développement immobilier est en l'occurrence trompeur, comme nous avons voulu le rappeler en énonçant le sixième principe d'aménagement.

Un site historique

Le Vieux-Québec constitue l'un des plus précieux héritages de la colonisation en territoire nord-américain (***ill. 17***). C'est ce fait que l'Unesco a voulu reconnaître en classant le secteur dans le patrimoine mondial.

Cette distinction a malheureusement échappé -et on devine pourquoi- à la majeure partie de la Pointe-à-Carcy. Mais la valeur historique du site, la qualité architecturale de ses bâtiments anciens et la magnificence des tableaux qu'il offre à la vue commandent de lui accorder la plus grande importance.

On a restauré la Douane et l'édifice du Port de Québec. Et c'est tant mieux! Mais pourquoi s'est-on si peu soucié de créer un environnement qui les aurait mis en valeur plutôt que de les camoufler derrière des structures architecturales d'un style dit moderniste?

Dans l'aménagement de la Pointe-à-Carcy, on a opté pour la bigarrure, alors que la solution de continuité avec le Vieux-Québec eût été, de toute évidence, tellement plus simple et plus heureuse. Le Comité n'est pas loin de penser, comme certains participants aux audiences publiques, qu'on s'est abandonné, ce faisant, à des "chimères architecturales".

Port maritime, promenade publique, site historique : notre première recommandation destine la Pointe-à-Carcy à ces trois fonctions complémentaires. De ce choix initial, découle une multitude de conséquences dont nous allons maintenant traiter.

ill.17 Les activités commerciales et portuaires en 1870.
(photo: Archives nationales du Canada)

Analyse des projets

De tous les projets d'aménagement soumis au Comité, aucun ne propose pourtant la mise en valeur du port et de son histoire. Ce sont presque tous des projets d'architecture liés au développement immobilier. L'immobilier a pour ainsi dire confisqué la notion même de développement, comme s'il n'existait pas d'autres façons d'aménager l'espace.

C'est le même esprit qui a présidé aux rénovations de 1984, alors qu'on a saturé le site de structures diverses, en creux, en long, en suspension, en hauteur; pour occuper, ceinturer, séparer, fermer. Il n'est guère étonnant que les rares espaces libres, généralement utiles à la respiration d'un lieu, n'aient ici d'autre effet que de sursaturer : ce sont pour la plupart des stationnements.

En déguisant l'espace, on a évacué le temps : on a tout misé sur un seul événement, Québec 1534-1984, plaqué ex nihilo dans le paysage, avec l'intention avouée d'opposer le nouveau à l'ancien, comme si on greffait un avenir artificiel sur la mémoire occultée des lieux.

Conformément à la vocation de la Pointe-à-Carcy, il faut substituer à cette horreur du vide une architecture ouverte sur des espaces de liberté; et à cette crainte du temps, un aménagement attentif à la complexité de l'histoire.

1. Le projet Perez-Rocois

Perez et Rocois proposent de bâtir quatre édifices de quatre étages, soit 68 350 m 2 d'espace utile dont 30 % seraient alloués à l'habitation, 45 % à l'administration, 5 % au commerce et 20 % aux services publics (***ill. 18***).

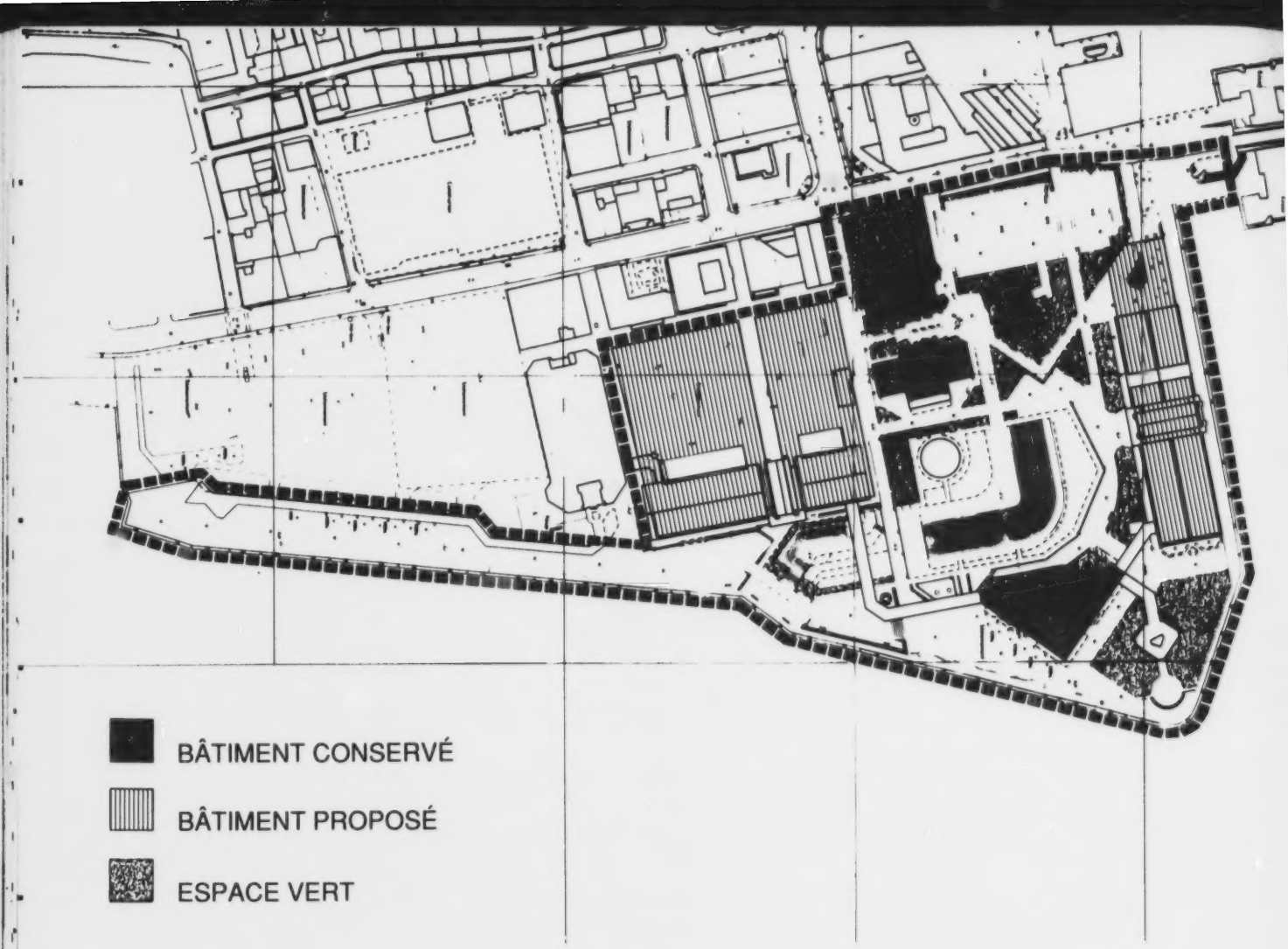
Le projet fut soumis en septembre 1986, en réponse à l'appel d'offres de la Société du Vieux-Port, et fut remanié à cinq reprises afin de le rendre conforme au zonage municipal. La Ville de Québec devait donner son accord avant le commencement des travaux.

Or, toutes les conditions n'ont pas été remplies et des éléments du projet restent en litige, notamment le sort promis à l'édifice du Havre.

Quoi qu'il en soit, le promoteur n'a fait que se plier aux indications du cahier des charges et nul ne peut lui tenir rigueur pour un hyperdéveloppement que la Société du Vieux-Port, aujourd'hui dissoute, n'avait pas jugé utile de prévenir en fixant elle-même des limites dans son appel d'offres.

Le projet comportait plusieurs avantages. D'abord, il permettait d'occuper et de développer le site alors qu'aucun gouvernement ne voulait en assumer la responsabilité. Ensuite, tout en défendant la vocation trifonctionnelle (résidences, commerces, bureaux) de la Pointe-à-Carcy, il retenait l'idée d'un espace public le long des quais et protègeait le libre accès à cet espace. Enfin, il conservait les trois édifices du patrimoine architectural.

Le territoire de la Pointe-à-Carcy devrait être cédé à une entreprise privée, à but lucratif, par bail emphytéotique suivant des termes et conditions que son aspect patrimonial serait respecté et sous réserve de certains immeubles, tel que l'Agora.
(Réf. L'Ordre des gens d'affaires de Québec)



ill.18 Le projet Perez-Rocois.

Dans cette perspective, il faut s'interroger sur la pertinence du développement de la fonction résidentielle qui, tôt ou tard, pourrait générer une demande de privatisation des espaces.
(Réf. Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain)

A l'heure où les inégalités socio-économiques continuent de s'accroître, il importe que nos pouvoirs publics maintiennent justice et équité pour tous les citoyens en ce qui concerne l'accès aux plans d'eau, spécifiquement en territoire urbain où les pressions sur les biens immobiliers ou fonciers sont fortes.
(Réf. L'Union Québécoise pour la conservation de la nature)

Le promoteur prétend n'utiliser que 10 % de l'espace pour les bâtiments prévus. En réalité, ce n'est pas 10 % mais 20 % de la Pointe-à-Carcy, ce qui change considérablement le tableau, surtout si on ajoute les édifices anciens et l'Agora, qui sont conservés. Le volume et la densité des bâtiments réduisent l'espace de promenade et entravent la liberté du regard. Le caractère public et la fonction résidentielle sont difficilement conciliables, notamment quant à la circulation automobile et au partage du stationnement sur un site sans issue du côté du fleuve.

L'activité portuaire et les spectacles de l'Agora représentent à tous égards une nuisance pour les familles qui y éliraient domicile : le bruit, l'animation, la foule, l'agitation tardive, autant d'inconvénients que, d'ordinaire, on cherche à éviter en s'offrant un appartement de luxe et qui deviendraient une source perpétuelle de conflits entre les habitants et le Port de Québec ou les visiteurs.

Par ailleurs, si l'investissement promis ("plus de cent millions de dollars") paraît satisfaire aux exigences de la rentabilité, les conséquences à long terme du projet en tempèrent l'attrait : il limite, en effet, l'accès au fleuve et détruit l'harmonie qui unit dans l'espace le passé, les vieux quartiers, le port et le fleuve. En outre, il ne peut s'agir que d'appartements de luxe, ici comme dans tout projet privé d'habitation sur un site convoité pour sa valeur intrinsèque.

Cependant, on ne saurait tenir rigueur au promoteur d'avoir été pris au piège d'un projet de privatisation auquel la population a fait échec. Tous en conviennent, il a manifestement agi de bonne foi en répondant à l'appel d'offres de la Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec) Inc. Il a dû, sans doute, engagé des frais importants. Il appartient aux autorités responsables de juger s'il y a, en l'occurence, matière à indemnisation.

2. Le projet de Gauthier, Guité, Roy, architectes

Ce bureau d'architectes, qui a été associé au projet Perez-Rocois, a tenu cependant à présenter son propre projet, qui ressemble à celui du promoteur quant au volume et à la densité des bâtiments mais s'en distingue en faisant disparaître l'édifice du Havre.

Les auteurs du projet envisagent un développement massif de la Pointe-à-Carcy, axé sur les fonctions résidentielle, commerciale et administrative. Ils invoquent à l'appui la continuité de la trame urbaine dans la Basse-Ville (***ill. 19***).

Selon eux, La Basse-Ville a connu une période d'urbanisation dont les deux composantes majeures sont la trame de la ville et l'activité portuaire. La trame urbaine, qui prolonge en quelque sorte le tissu multifonctionnel de la Haute-Ville, mêle résidences, commerces et bureaux. En 1989, le secteur à l'étude met en relation les deux mêmes composantes et il paraît normal de poursuivre ce qui a défini jusqu'ici la réalité de la Pointe-à-Carcy.

L'intérêt de cette zone multifonctionnelle, concluent les architectes, est de contribuer à l'animation permanente des lieux : avec les bureaux et les commerces, le jour; avec l'habitation, le soir.

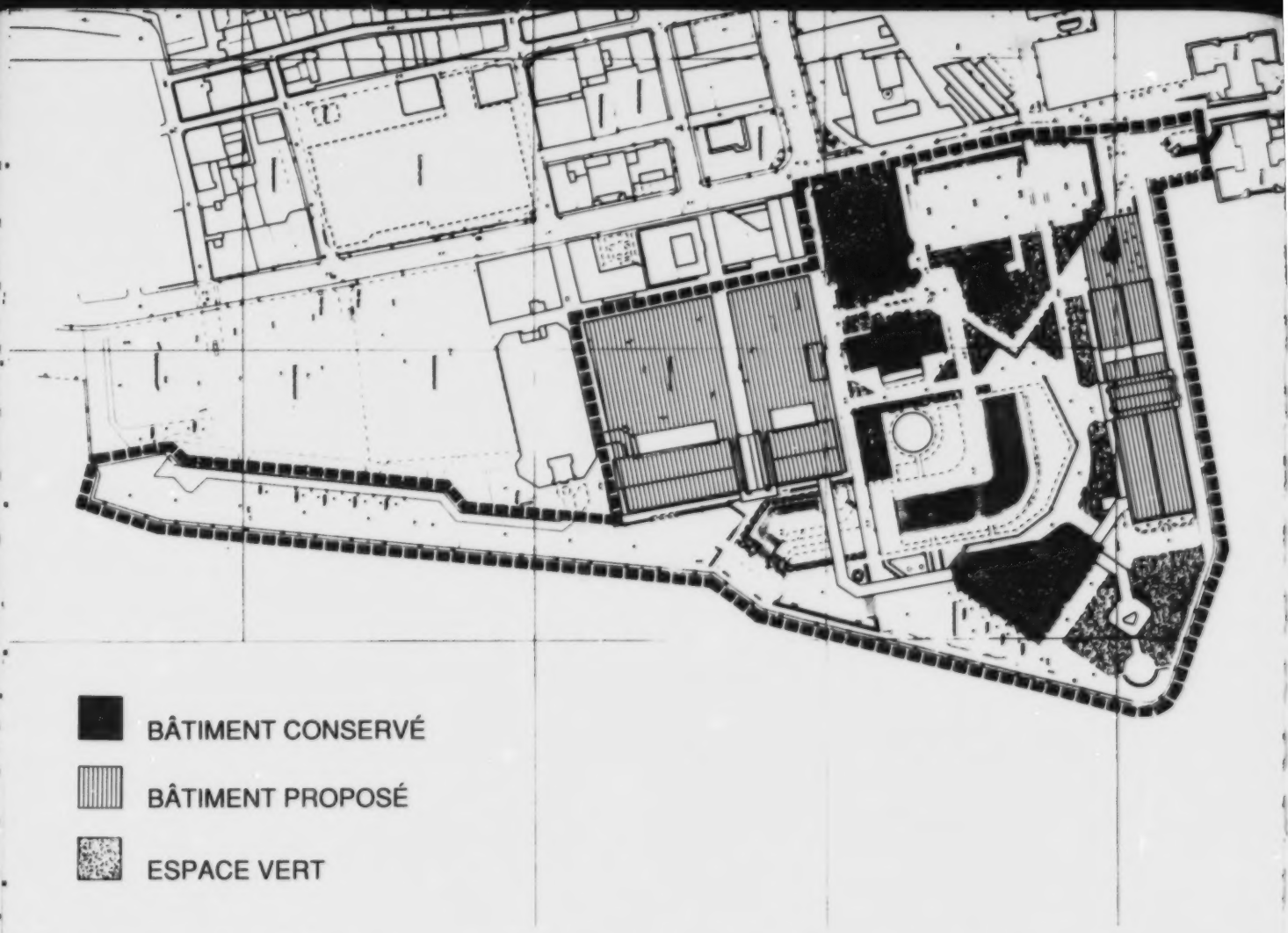
Le plan crée des percées visuelles en démolissant l'édifice du Havre, les passerelles et les tubulures. Il met en valeur, de ce fait, un élément important du patrimoine, la Douane, dont la façade est ainsi partiellement dégagée jusqu'au fleuve. Il maintient la promenade le long des quais. Il reconnaît, en outre, la nécessité d'une place publique.

Le projet de Gauthier, Guité, Roy contrevient cependant aux principes d'aménagement qui font de la Pointe-à-Carcy un espace public, un port de mer et un lieu de promenade.

L'activité portuaire rend inappropriée la fonction résidentielle, principalement à cause du bruit. L'exaspération a déjà conduit des résidents des Terrasses du Vieux-Port à porter plainte auprès des autorités contre les bateaux de croisière dont la présence bruyante ne leur laissait pas de repos.

De même, le Comité juge plus cohérent d'éviter l'établissement sur la Pointe de services administratifs pour leur préférer des services d'accueil à l'intention des visiteurs, plus conformes à la vocation touristique des lieux.

Les membres du Comité ont d'abord cru à la nécessité de fondre la fonction résidentielle aux autres pour créer un lieu "habité". Mais ils ont dû se rendre à l'évidence que l'animation du port et de l'Agora excluait cette éventualité.



ill.19 Le projet Gauthier, Guité, Roy.

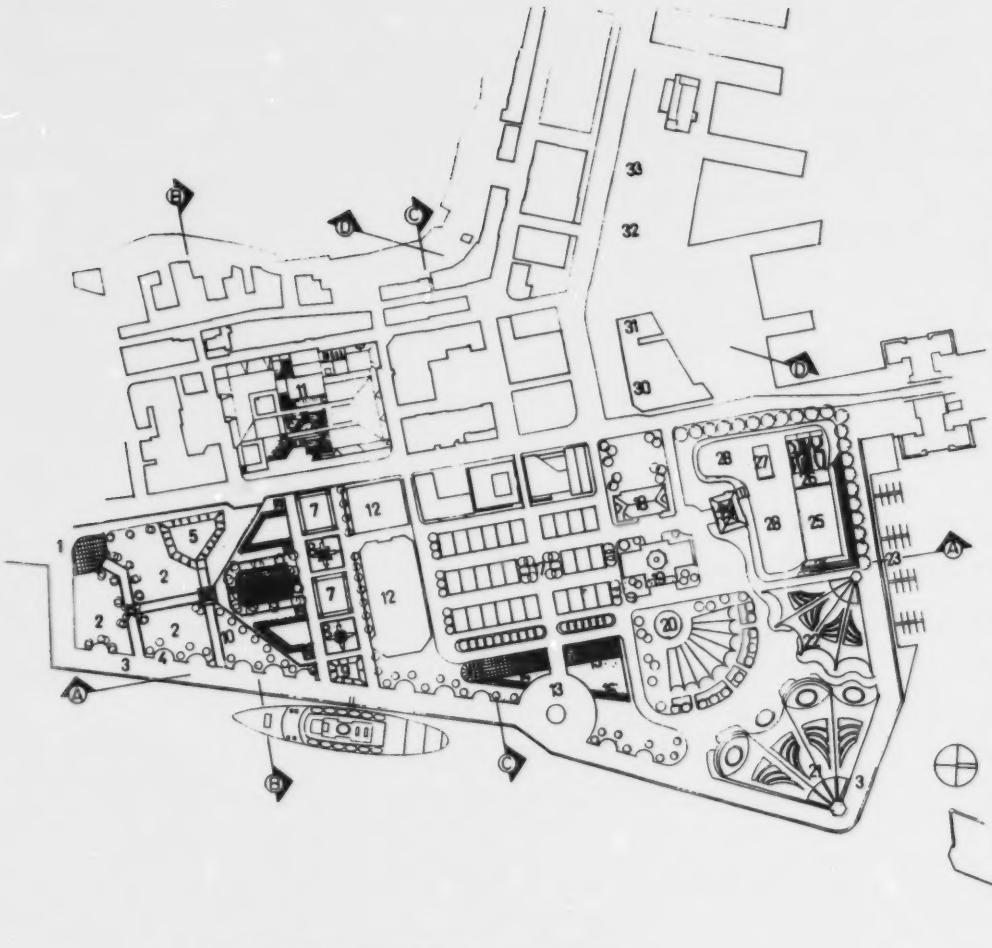
En effet, les diverses consultations menées pour le Vieux-Port de Montréal ont conduit à l'orientation prioritaire d'aménager une fenêtre sur l'eau plutôt qu'à celle de construire des édifices commerciaux, administratifs ou résidentiels.

(Réf. Monsieur Jean Garon)

Sans compter que les appartements de luxe, qu'on associe inmanquablement au panorama, entraînent une spéculation immobilière qui les éloignent encore de la portée commune. Il ne faudrait pas répéter ici l'erreur du Toronto Waterfront, mais s'inspirer plutôt de réussites comme celle du parc du Vieux-Port, à Trois-Rivières.

La dimension massive des bâtiments projetés recrée une barrière visuelle infranchissable là où la démolition du Havre, des passerelles et des tubulures l'allégeait. Une autre perspective s'accroche à un corridor de dix mètres vers le fleuve, soit la largeur d'une rue. Quant à la continuité de la trame urbaine, elle cède la place à du simple remplissage.

Enfin, la création d'une zone multifonctionnelle, loin d'animer le site en permanence, limite l'accès du public à un lieu dont les attraits invitent à la promenade et aux activités récréatives connexes : détente ou cyclisme, l'été; ski de randonnée, patinage ou glissade, l'hiver.



1- Entrée principale - Sud
2- Jardin de verdure (repos et pique-nique)
3- Promenade et piste cyclable
4- Alcôves
5- Exposition temporaires des arts contemporains
6- Jardin des sculptures
7- Ateliers d'expression artistique
8- Extension à ciel ouvert des ateliers d'expression artistique
9- Centre d'information touristique et accueil des croissières
10- Stationnement souterrain
11- Musée de la civilisation
12- Habitation
13- Entre terre et eau
14- Jardin botanique intérieur
15- Centre d'interprétation du Saint-Laurent
16- Restaurants et terrasses
17- Boutiques et commerces
18- Administration de la Pointe-à-Carcy et du Centre international de la jeunesse
19- Centre international de communication des organismes de la jeunesse
20- Agora
21- Aquarium
22- Planétarium, terrarium et centre d'observation des planètes
23- Marina d'accueil
24- Gradins
25- Piscine olympique
26- Montagnes d'eau
27- Pataugeuse
28- Plage
29- Vestiaires et toilettes publics
30- Pavillon de la jeunesse (hôtellerie avec participation)
31- Cinéma - IMAX
32- Hôtellerie conventionnelle
33- Habitation autour du Bassin-Louise

ill.20 Le projet Jean Gilles Nadeau.

3. Le projet Jean-Gilles Nadeau, architecte

Intitulé *Cité la vie*, le projet de l'architecte Nadeau entend faire de la Pointe-à-Carcy un "carrefour de complicités naturelles", un centre d'attractions futuriste où se mêlent les fonctions culturelle, sportive et maritime (***ill. 20***).

Cette cité, dont l'architecte souligne la "portée sociale importante", disposerait de parcs riverains qui protégeraient l'accès aux berges et de nouveaux équipements destinés à stimuler les rencontres et les échanges, à soutenir l'activité éducative sur l'eau et l'environnement, à favoriser les initiatives axées sur la créativité.

Elle comprend six quartiers :

- Lié à la vocation maritime du site, un quartier de vie aquatique doté d'une piscine olympique, d'une montagne d'eau, d'une pataugeoire, d'une plage, d'une marina, d'un centre d'information touristique et d'un centre d'accueil conçus pour les croisières.

- Lié à la vocation patrimoniale du site, un quartier de vie culturelle qui met en valeur la Douane et le Musée de la civilisation, maintient l'Agora pour les spectacles et leur adjoint un jardin de sculptures, un atelier d'expression artistique, une exposition permanente d'art contemporain ainsi qu'un cinéma avec écran Imax.

- Lié à la vocation naturelle du site, un quartier de vie écologique qui comprend un jardin botanique et une volière, un parc entre terre et eau, un centre d'interprétation du Saint-Laurent, un aquarium, un terrarium et un planétarium.

- Lié à la vocation commerciale du site, un quartier de vie touristique avec une hôtellerie, un pavillon jeunesse, des boutiques, des restaurants et des terrasses.

- Lié à la vocation résidentielle du site, un quartier d'habitations autour du bassin Louise.

- Lié à la vocation récréative du site, un quartier de vie communautaire où seraient aménagés un parc urbain avec jardin de verdure et aires de pique-nique, une promenade piétonnière, une piste pour le cyclisme l'été et le patinage l'hiver ainsi qu'un centre international pour la jeunesse.

Le financement de cette cité serait partagé entre le grand public (10 millions de dollars), l'entreprise privée (20 millions), le gouvernement du Québec (60 millions) et le gouvernement du Canada (60 millions). Une fondation serait créée pour gérer l'exploitation.

Ce projet, certes, a des mérites dont une saine préoccupation pour les activités culturelles d'intérêt général, le souci de conserver aux lieux leur caractère public et leur vocation maritime, et la volonté d'associer la population au financement et à la gestion.

Il trahit, cependant, une vision peu réaliste : le point de départ, l'aménagement actuel de la Pointe-à-Carcy, est prestement évacué; le coût de la transformation est nettement exorbitant; l'espace utile est surchargé de constructions nouvelles qui saturent le champ de vision.

Le Comité apprécie l'effort d'imagination et la qualité de la présentation. Les contraintes budgétaires des gouvernements et les principes d'aménagement déjà énoncés l'empêchent, toutefois, de souscrire à pareil projet.

4. Le projet de Louise Coutu, étudiante à l'Ecole d'architecture de l'Université Laval.

Selon Mme Coutu, la Pointe-à-Carcy est une fenêtre exceptionnelle sur Québec et sur le fleuve et, par delà le fleuve, sur les horizons qu'il rejoint. Son projet tend à exploiter ce triple avantage, avec les objectifs suivants :

- Ouvrir Québec sur le monde en accueillant sur la Pointe des organismes internationaux, tels l'Unesco, Amnistie Internationale, des consulats, un centre d'exposition, etc.

- Assurer un lien visuel constant avec le Cap et la Haute-Ville en limitant la hauteur des bâtiments et en dégageant la perspective.

- Renforcer le caractère maritime des lieux : à l'infrastructure portuaire, on ajouterait un Centre de recherche et d'interprétation sur l'eau.

- Aménager l'ensemble dans le respect de l'environnement, c'est-à-dire l'élément aquatique, l'arrondissement historique et la ville habitée.

- Conserver le site dans le domaine public, aussi bien la propriété que l'usage des lieux, ce qui implique la récupération de l'espace déjà privatisé.

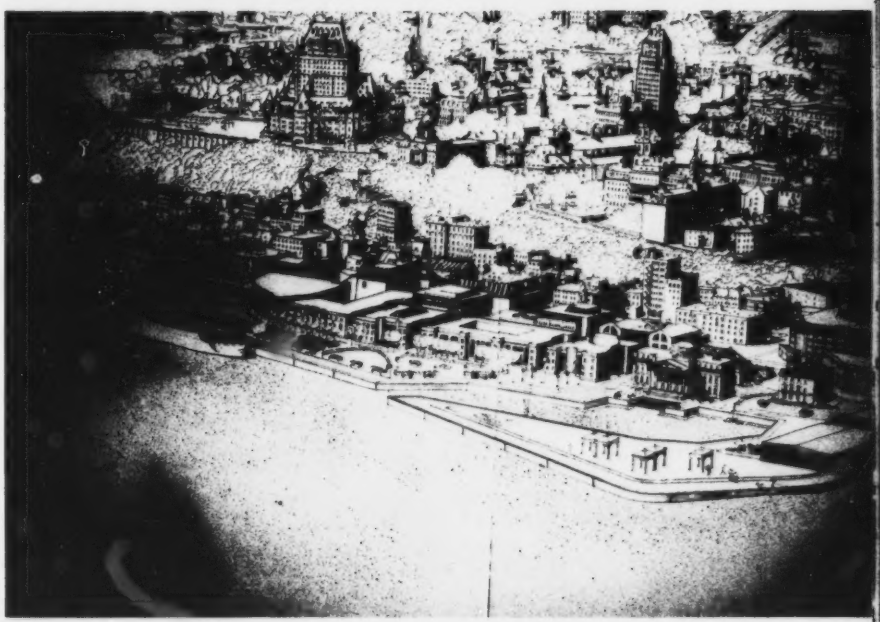
- Privilégier les fonctions récréative et culturelle.

- Rentabiliser l'exploitation en s'associant l'entreprise privée sous forme de partenariat, de commandite ou de franchise.

Ce projet ambitieux (***ill. 21***) préserve l'accès du site et respecte sa valeur patrimoniale. Il reconnaît sa vocation de port maritime et revient même à l'aménagement d'autrefois qui comprenait un bassin où descendaient les marches de la Douane. Le dessin des bâtiments projetés s'harmonise avec l'environnement historique. Et la vocation internationale apparaît comme un prolongement original et dynamique des fonctions traditionnelles.

Le plan présenté, aussi peu réaliste que le précédent, suppose un réaménagement fort coûteux, repose sur trop d'hypothèses illusoires et contrevient, en outre, à certains de nos principes : densité et volume excessifs des bâtiments, barrières visuelles, rareté des espaces verts. Si bien qu'en dépit de son audace et de son originalité, le Comité ne peut lui donner son appui.

Au terme de l'analyse, le Comité reste convaincu que chacun de ces projets est incompatible avec les attentes de la population et avec les principes qui doivent guider l'aménagement du site



ill.21 Le projet Louise Coutu.

Que faire?

Rien, serions-nous tentés de répondre, tant apparaissent coûteuses les erreurs du passé et périlleuse la quasi-totalité des projets soumis. **En tout cas, rien qui puisse gêner les activités portuaires, rendre le site moins accessible au public ou déprécier les édifices du patrimoine. Il faut surtout ne plus jamais obstruer le panorama unique qui se présente aux promeneurs.**

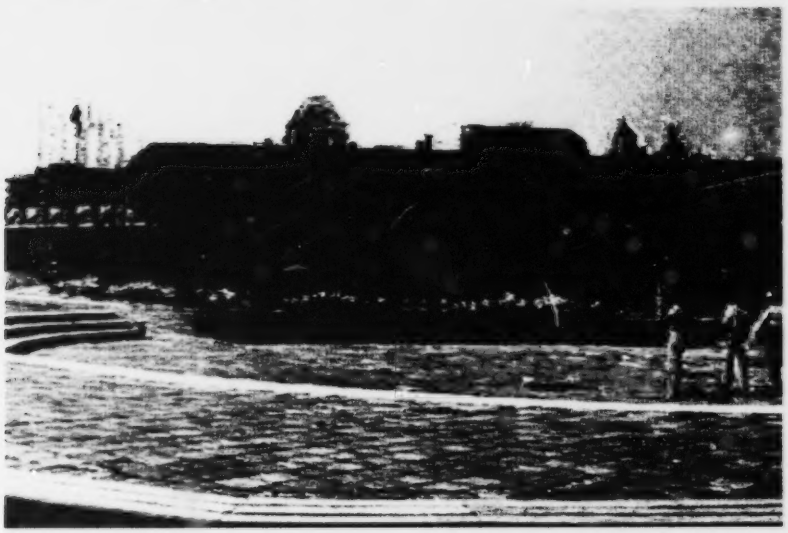
Pour l'usage auquel on la destine, la Pointe-à-Carcy a bien plus besoin d'espaces dégagés que de bâtiments. Et c'est justement à la délester qu'il faut s'employer pour qu'elle retrouve aux yeux de nos concitoyens sa pleine valeur.

C'est dans cet esprit que nous passons maintenant en revue les composantes du site.

L'édifice du Havre, les deux hangars et les passerelles

S'inspirant, selon toute apparence, de la formule retenue dans certains ports nord-américains, les responsables du réaménagement décidé en fonction de1984 ont rêvé de convertir la Pointe-à-Carcy en véritable foire commerciale. Comme on l'a vu dans la description du site (chapitre I), ils ont à cette fin réhabilité deux vieux hangars et les ont reliés par des passerelles couvertes à l'édifice du Havre, bâti pour l'occasion.

Il en a coûté environ 17 millions de dollars aux contribuables pour mener cette opération. Et le projet de foire ayant fait long feu, on se retrouve aujourd'hui avec des bâtiments dont l'utilité n'a pas de commune mesure avec les frais de gestion et d'entretien (l'entretien à lui seul dépasse un million de dollars par année).



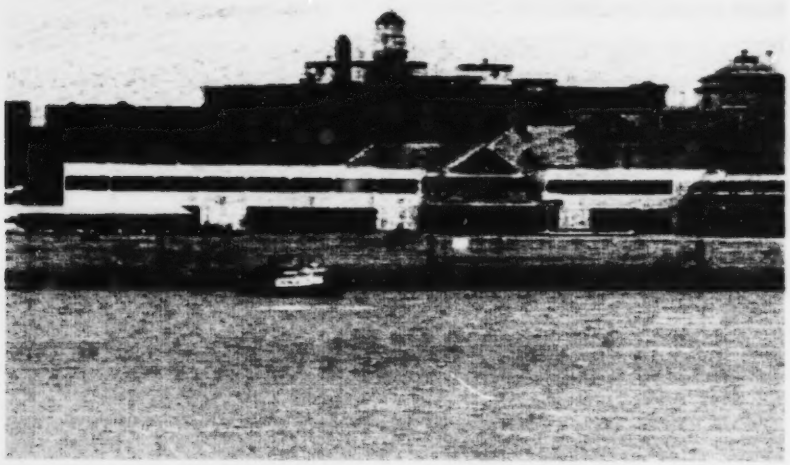
ill.22 L'édifice du Havre n'a plus sa raison d'être.

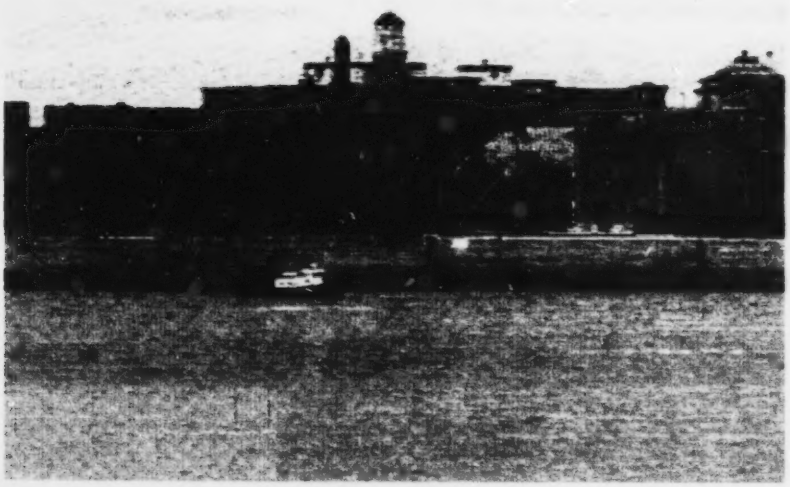
Nous verrons plus loin le rôle qu'on pourrait réserver au hangar des Boutiques. L'édifice du Havre, quoique d'une architecture plus intéressante que les deux hangars, n'a pas sa raison d'être (***ill. 22***). Réaménagé en espace vert, l'emplacement qu'il occupe deviendrait la halte par excellence de la Pointe-à-Carcy, grâce à l'ampleur et à la qualité exceptionnelle de l'horizon ainsi découvert.

Nous ajoutons que l'édifice du Havre, par sa localisation et sa forme, est une erreur inqualifiable.
(Réf. Ecole d'architecture, Université Laval)

L'édifice du Grand Marché ne mérite pas un meilleur sort. Massif, largement inocccupé, d'un style mal assorti à l'environnement, il obstrue la vue vers les hauteurs du Vieux-Québec et sa disparition provoquerait peu de regrets (***ill. 23***). Les quelques casse-croûte qu'il abrite pourraient trouver refuge dans l'édifice des Boutiques, beaucoup moins gênant pour le regard. Et, justement, on pourrait désormais y rassembler tous les services (accueil, restauration, toilettes) inhérents aux lieux publics de cette nature.

Une telle intervention doit obligatoirement s'accompagner de la démolition du hangar du Grand Marché (ancien hangar no 8) et de l'édifice du Havre.
(Réf. Conseil des monuments et sites de Québec)





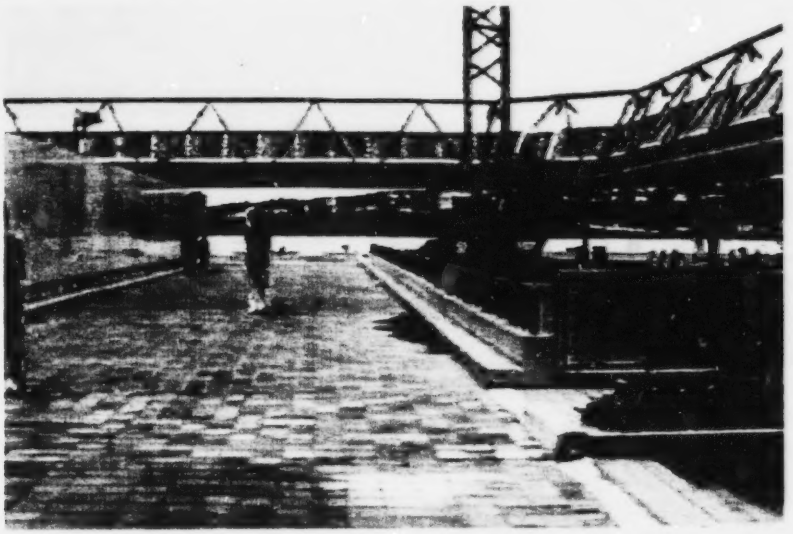
ill.23 Edifice du Grand Marché: sa disparition provoquerait peu de regrets.

Le Comité, comme la plupart des intervenants, en aurait long à dire sur les passerelles conçues pour relier les deux hangars -aujourd'hui désertés- à l'édifice du Havre. Ces cages suspendues, aussi vilaines que futiles, ne servent qu'à rétrécir l'horizon du promeneur (***ill. 24***). Même si le Comité était parvenu à la conclusion de préserver le hangar du Grand Marché et l'édifice du Havre, ce qui n'est pas le cas, il n'en aurait pas moins jugé prioritaire et urgente la démolition de ces passerelles.

Il y a eu des erreurs et il faut les mettre à la poubelle et surtout ne pas les récupérer en termes financiers. Il faut les récupérer en termes de l'importance du site dans son environnement.

(Réf. Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain)

A première vue, il peut sembler extravagant ou désinvolte de vouer à la démolition des bâtiments relativement neufs, construits à grands frais (11 millions $). Mais réflexion faite, c'est la solution idoine, dès lors qu'il s'agit d'orner cette partie du Vieux-Québec d'un superbe espace de verdure dont les citoyens tireront agrément et fierté. Et ces 11 millions représentent, finalement, moins de 10 % de l'investissement total.



ill.24 Des cloisons aussi vilaines que futiles.

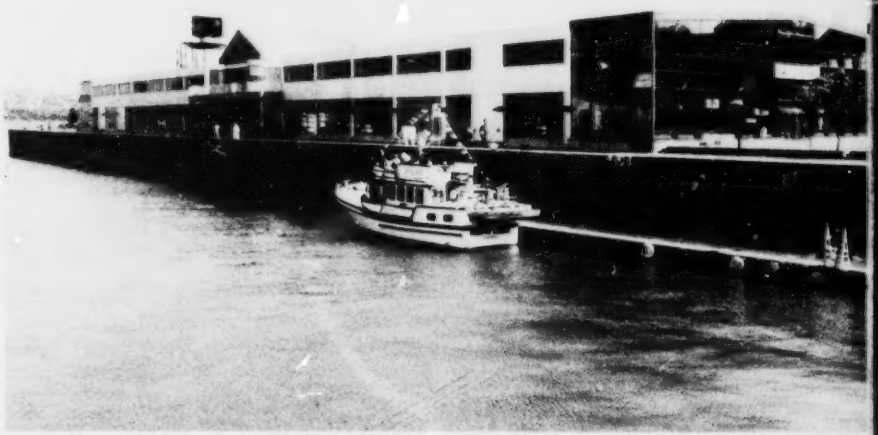
Le projet Perez-Rocois, que les autorités fédérales étaient disposées à autoriser, ne prévoyait-il pas lui-même la démolition des deux hangars? C'était, il est vrai, pour faire place à de nouveaux bâtiments. Les démolitions proposées ne sont certainement pas davantage scandaleuses. Car c'est au profit de toute la collectivité qu'on y consentirait, pour substituer un parc public qu'elle désire à des constructions gênantes qu'elle boude. Au demeurant, il serait vraisemblablement moins coûteux d'entretenir quelques mètres supplémentaires de gazon que de chauffer et entretenir les immenses surfaces vacantes des hangars.

Le Comité n'a donc aucune hésitation à recommander :

- Que l'édifice du Havre et le hangar du Grand Marché soient démolis, avec leurs passerelles, et que l'espace ainsi libéré soit converti en parc public.

Le hangar des Boutiques

ill.25 "Que le hangar des Boutiques soit conservé et affecté à la réunion des services".



Les services offerts au public sur le site (restauration, souvenirs, toilettes) sont présentement logés, pour la plupart, au hangar du Grand Marché. Le hangar des Boutiques et l'édifice du Havre en abritent aussi quelques-uns. Dans un endroit aussi fréquenté, ces services sont essentiels.

Situé en bordure du bassin Louise, face aux silos Bunge, le hangar des Boutiques, s'il n'est pas un chef-d'oeuvre d'architecture, est quand même moins choquant que le hangar du Grand Marché et l'édifice du Havre parce que, situé à la limite nord du site, il ne s'interpose pas entre la ville et le fleuve pour obstruer la vue des promeneurs. En le restaurant, on a conservé sa structure initiale et son toit de madriers à l'ancienne. Il pourrait demeurer comme un témoin de ces hangars du début du siècle qui servaient aux activités commerciales du port de Québec ***(ill. 25)***.

Tous les services actuels y seraient rassemblés, auxquels il conviendrait sans doute d'ajouter des services d'accueil pour les touristes, spécialement pour ceux qui débarquent des navires de croisière.

On a des "containers" et des grues formidables pour les bagages mais on a rien pour les être humains qui débarquent sur les quais.
(Réf. Monsieur Jean Cimon)

En conséquence, le Comité recommande :

- Que le hangar des Boutiques soit conservé et qu'on y rassemble les services généralement offerts à la population dans les parcs publics et près des débarcadères.

La grande Agora et ses murs

L'Agora répond manifestement à un besoin. Et elle a l'heur de plaire à beaucoup. N'empêche qu'il s'agit là d'une structure dont la conception, à plus d'un titre, frise l'aberration.

Il est difficile, par exemple, de faire le mixage des sons produits par les chutes d'eau dont on l'a entourée avec ceux des spectacles qu'on y présente. Qu'à cela ne tienne! On arrête les eaux pour chacune des séances.

L'artiste, c'est bien connu, tient à se se produire le plus près possible de son public. Or, la scène est si éloignée des premiers gradins qu'on doit, quand il y a représentation, combler l'intervalle en y transportant quelques centaines de chaises. Et une fois installées, celles-ci imposent un obstacle visuel aux occupants des premiers rangs, en contrebas.

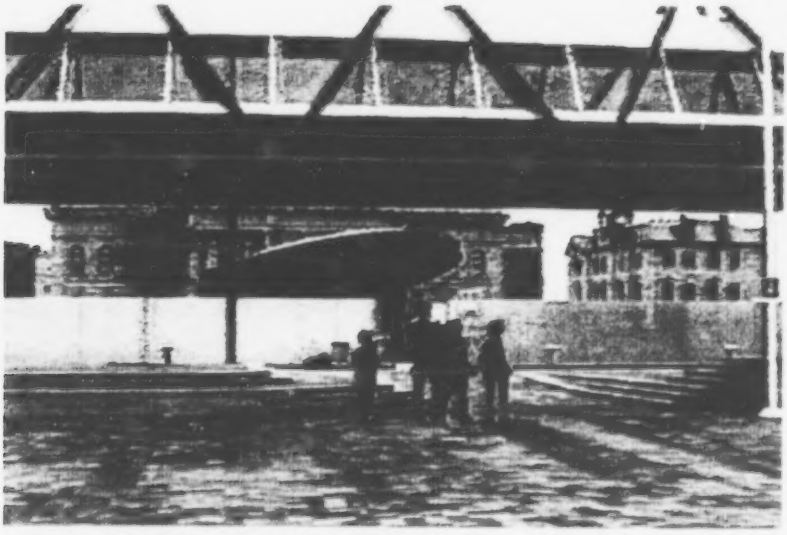
L'Agora est un exemple d'aménagement qui contredit l'ensemble de ces critères. Cet espace est l'antithèse d'un espace public urbain.
(Réf. Ecole d'architecture, Université Laval)

Le toit de la scène, où niche le système d'éclairage, a la forme d'un bouton-poussoir qu'on doit normalement tenir fermé en dehors des spectacles. Ouvert, il dissimule outrageusement la façade de la Douane. Le Comité a pu constater que, pour des motifs qui lui échappent, on le tient levé en permanence durant l'été.

Et que dire des immenses panneaux d'aluminium et de la clôture métallique qui tiennent lieu de murs au théâtre pour en contrôler l'accès? Personne, semble-t-il, n'avait prévu que des spectacles payants pourraient un jour s'y donner. L'ennui, c'est que les panneaux et la clôture, tout au long de la belle saison, dressent une énorme barrière visuelle au centre du site et dégradent la Douane dont l'entrée principale est condamnée et le fronton dissimulé au regard.

Vue de loin, en bordure des quais, la Douane disparaît complètement derrière une juxtaposition abracadabrante d'écrans constitués par les panneaux d'aluminium, le "bouton-poussoir" et les passerelles ***(ill. 26)***.

Par ailleurs, comme elle est particulièrement exposée aux vents forts qui soufflent de la pointe, on aurait été mieux avisé de loger l'Agora dans un autre lieu (à la tête du bassin Louise, par exemple). Cela aurait permis la reconstitution -à laquelle plusieurs intervenants auraient applaudi- du bassin qui jadis arrosait cet emplacement.



ill.26 Derrière une superposition d'écrans, la Douane.

Une étude publiée cet été dans le Journal de Québec semble en outre démontrer que la popularité de l'Agora comme centre de spectacles est à la baisse. Les auditoires y sont moins nombreux. Un ensemble musical a dû annuler les représentations prévues.

Certains producteurs s'en prennent à ceux qu'ils appellent les "parasites" parce qu'ils installent leurs chaises autour de l'Agora et entendent gratuitement la musique. L'un d'entre eux n'hésite pas à réclamer qu'on ferme l'accès du site, les soirs de spectacle, pour n'y admettre que les spectateurs en route pour l'Agora et dûment munis de leurs billets. Cette loufoquerie n'est que l'ultime conséquence de l'aberration initiale qui a inspiré le choix de cet emplacement pour l'Agora.

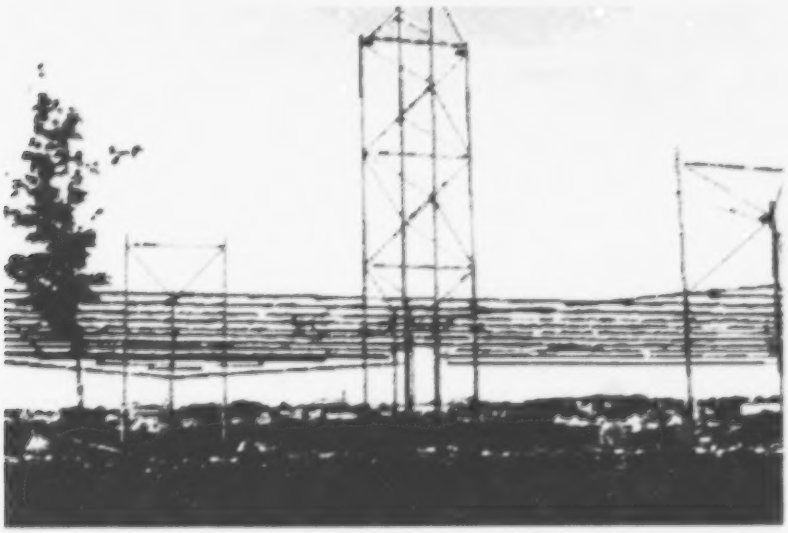
On ne devrait pas privilégier le site comme lieu de spectacle, sauf de manière exceptionnelle par respect pour la qualité de vie des résidents du quartier. Nous nous questionnons fortement sur l'avenir de l'Agora.
(Réf. Monsieur Réjean Lemoyne)

Il n'existe pas d'alternative à Québec pour accueillir les spectacles de variétés nationaux et internationaux de grande audience dans une salle de capacité intermédiaire (5 000 à 6 000 places).
(Réf. Conseil des monuments et sites de Québec)

Cela dit, le Comité juge quand même peu sage de priver la région de Québec de cet équipement culturel; et son déplacement poserait trop de problèmes pour s'y résoudre aisément. Il recommande néanmoins :

- Que des dispositions soient prises afin d'éliminer en tout temps les clôtures autour de la grande Agora et de ne lever le toit de la scène qu'en cas de stricte nécessité.

Les tubulures et la tour d'observation



ill.27 Des tubulures aussi inutiles qu'aggressantes.

D'abord faire disparaître tout ce qui fait partie de la tuyauterie orangée qui empêche de voir le fleuve et les bâteaux quand on regarde de la haute-ville.
(Réf. Madame Marcelle Desrosiers O'Farrell)

La structure tridimensionnelle (pergola) a fait l'objet, lors des audiences publiques, d'une désapprobation unanime. Cette tubulure hissée le long du quai 22 est, en effet, aussi inutile qu'agressante (***ill. 27***).

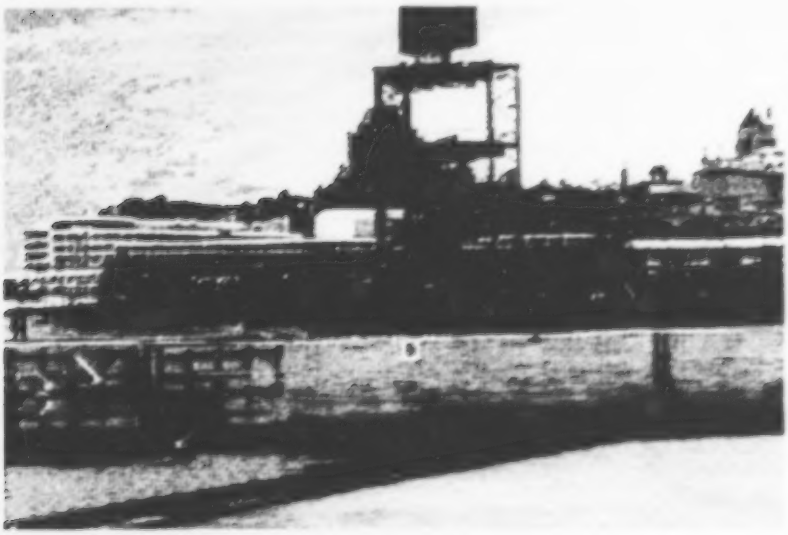
Il en est ainsi de la tour d'observation dont on se demande quelle vue elle peut bien dégager. Fort peu fréquentée, elle fait curieusement obstacle, de certains angles sur le fleuve, à l'observation des hauteurs de Québec (*ill. 28*).

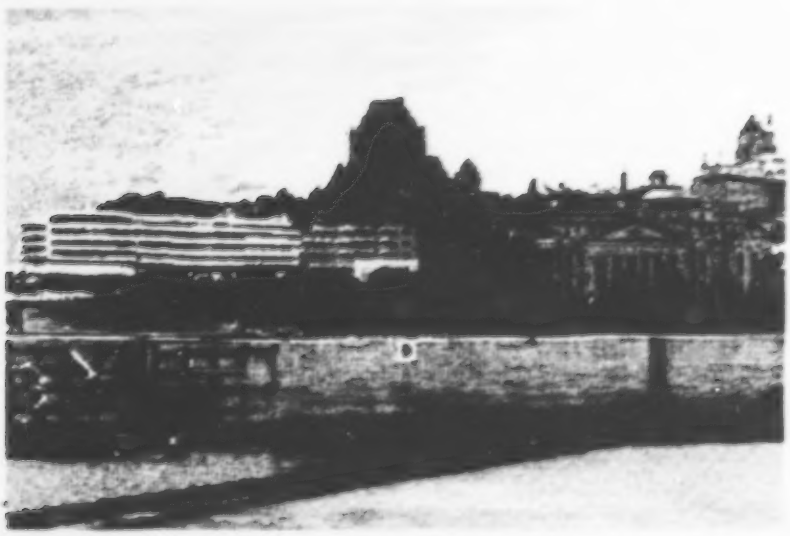
Il n'en coûterait rien de nettoyer la Pointe-à-Carcy de ces éléments insolites.

Le Comité recommande :

- Que la pergola et la tour d'observation disparaissent sans délai de la Pointe-à-Carcy.

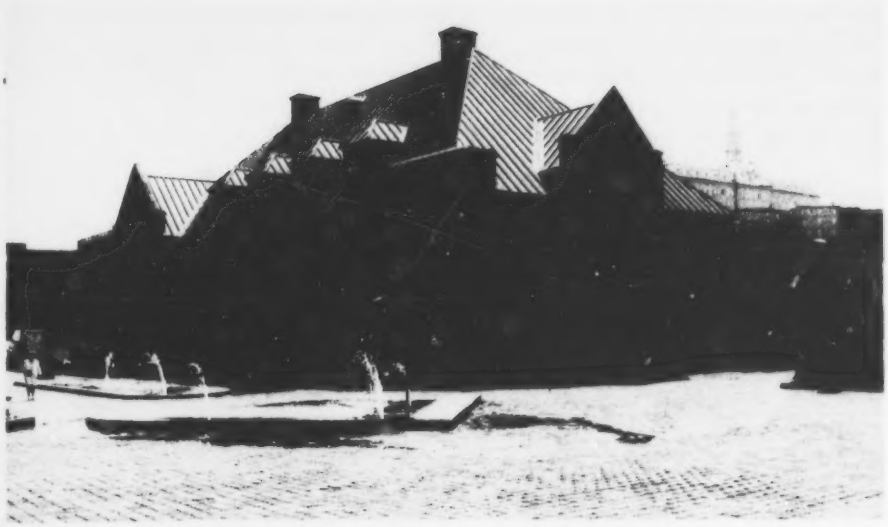
L'édifice du Havre et la tour de l'Horloge devraient être démolis pour redonner aux citoyens la fenêtre sur le fleuve à laquelle ils ont droit.
(Réf. Monsieur Jean Garon)





ill.28 La tour: Quelle vue peut-elle dégager?

Les appareils de climatisation



ill.29 Station de pompage.

On a installé certains appareils mécaniques de climatisation sous une énorme boîte métallique en bordure du grand stationnement, devant l'entrée usuelle de la Douane. Cette structure, c'est le moins qu'on puisse dire, n'est pas une contribution à la mise en valeur du site et de ses éléments patrimoniaux.

La Communauté urbaine de Québec a mis en chantier deux usines d'épuration des eaux. Quand elles seront prêtes, on pourra utiliser l'usine de pompage à d'autres fins. Il serait souhaitable qu'on en profite pour y loger les appareils de climatisation et libérer les abords de la Douane (***ill. 29***).

Le Comité recommande :

- Que les appareils de climatisation situés en bordure du grand stationnement soient, aussitôt que possible, transférés à l'usine de pompage.

Le stationnement

Il y a une très sérieuse pénurie de places pour se garer au Vieux-Port. Ce problème affecte d'abord les habitants du quartier. Un grand nombre de participants aux audiences publiques l'ont aussi soulevé.

Le stationnement qu'on a aménagé entre les Terrasses du Vieux-Port et la Douane, et qui dénature les lieux, fait donc présentement figure de mal nécessaire. Mais l'espace qu'il occupe, une fois ennobli par la disparition de l'édifice du Havre et du hangar du Grand Marché, ne méritera plus qu'on l'abandonne à une telle fonction ***(ill. 30).***

Certains, comme M. Denis Vaugeois, ex-ministre des Affaires culturelles du Québec, pensent qu'une politique vigoureuse de transport en commun serait un remède adéquat au problème du stationnement. Dans une certaine mesure, cela est vrai. Mais de l'avis du Comité, il ne faut pas renoncer pour autant à d'autres solutions.

Que soit consolidée et renforcée la vocation publique de la Pointe-à-Carcy en aménageant sur une partie du stationnement actuel (notamment entre l'axe de la rue Saint-Paul et l'édifice de la Douane) un vaste parc où prédomineront les aménagements floraux et arbustifs et où l'ouverture sur le paysage fluvial sera saisissante. Ca permettrait aussi de revaloriser les deux édifices qui sont un patrimoine très important.
(Réf. GIRAM)

ill.30 Ennoblir l'espace.

La Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain a fait état, dans son mémoire, d'une étude fort concluante quant à la faisabilité, à un coût raisonnable, d'un stationnement souterrain face au Musée de la civilisation. Le Comité est conscient que le terrain dont il s'agit est la propriété du gouvernement du Québec. Mais ce terrain fait déjà fonction de stationnement à ciel ouvert et défigure lui aussi l'environnement.

Il nous paraît donc urgent que le projet soutenu par la Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain se réalise pour permettre l'élimination des deux stationnements à ciel ouvert. Réaménagées en espaces verts, ces surfaces auraient somptueuse allure et donneraient au Vieux-Port dans son ensemble, à la Pointe-à-Carcy en particulier, un tout nouvel aspect, extraordinairement agréable.

A condition, bien sûr, qu'il soit désormais hors de question que les automobilistes puissent se garer le long des quais, comme c'est le cas devant l'édifice du Havre où, souvent, le circuit des promeneurs se trouve bizarrement interrompu par des véhicules en rangées ***(ill. 31)***.

Le Comité recommande :

- Qu'afin de pourvoir la Pointe-à-Carcy des places de stationnement dont elle a un impérieux besoin, le ministère fédéral des Travaux publics entreprenne des négociations avec le gouvernement du Québec pour réaliser le projet de construction d'un stationnement souterrain face au Musée de de la civilisation.

ill.31 ... interrompu par des véhicules en rangées.

Un aménagement paysager

Débarrassée d'une bonne part de ses nuisances et de ses laideurs, enrichie de nouveaux espaces verts, la Pointe-à-Carcy pourra alors faire l'objet d'un modeste plan d'aménagement, de manière à rétablir la cohérence des relations fonctionnelles et esthétiques sur l'ensemble du territoire ***(tableau 7)***.

Nous avons à l'esprit l'image d'un site qui exhibe généreusement ses pelouses, ses arbustes et ses massifs de fleurs. Où chacun, au gré de sa fantaisie, peut faire halte sur un banc et simplement rêver; ou encore se promener sous les lampadaires pour goûter la fraîcheur du soir. Les jardins, les abris et le mobilier urbain feront de la Pointe-à-Carcy une oasis apte à répondre aux besoins et aux attentes des foules qui la fréquentent ***(ill. 32)***.

Il est curieux de constater, à ce sujet, qu'on a mis très peu de bancs à la disposition des promeneurs et des "contemplatifs". Les visiteurs transportent leurs chaises de jardin ou convertissent en sièges de fortune les accidents de terrain.

Des espaces de promenade, accès, parcs, places publiques et même jardins, devraient être aménagés et intégrés aux aménagements prévus pour rendre encore plus agréables et pratiques les activités nautiques ou d'accès à l'eau.

(Réf. L'Union Québécoise pour la conservation de la nature)

Le Comité a aussi noté que, même si la Pointe-à-Carcy a joué un rôle important dans l'histoire de Québec et de la Nouvelle-France, rien sur le site ne le rappelle. Il faudra donc y remédier en installant quelques panneaux-vitrines qui illustreront l'histoire du lieu et des environs au moyen de plans, de cartes et de textes.

L'utilité du mobilier urbain ne doit pas faire oublier le parc, essentiel à l'harmonie des lieux et à la mise en valeur de ses composantes, et que nous imaginons sous un heureux agencement de formes végétales, d'eau mariée à la pierre et de perspectives.

Le Comité recommande :

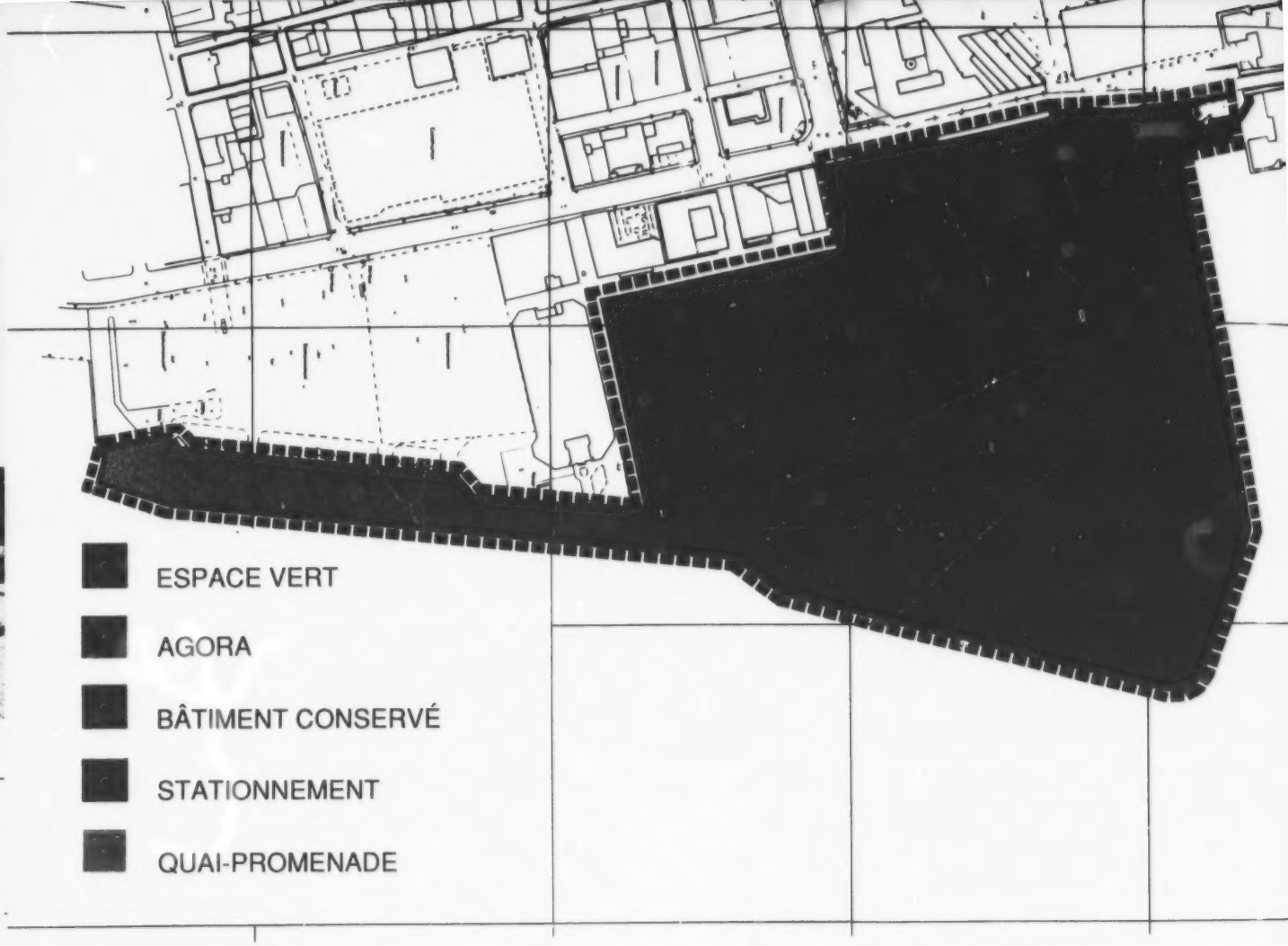
ill.32 .... des foules qui la fréquentent.

- Que la Pointe-à Carcy fasse l'objet d'un plan d'aménagement paysager en vue d'améliorer le caractère fonctionnel de son organisation et sa valeur esthétique.

	BÂTIMENTS EXISTANTS CONSERVÉS	%	NOUVEAUX BÂTIMENTS	%	ESPACES VERTS	%	STATIONNEMENT	%	PROMENADES ET QUAIS	%	AGORA	%
SITUATION EXISTANTE	12 272m²	16	0	0	9 945m²	12.9	14 342m²	18.7	31 892m²	41.5	8 379m²	10.9
PROJET PEREZ ROCOIS	4 120m²	5.3	15 282m²	19.9	9 805m²	12.8	5 222m²	6.8	34 022m²	44.3	8 379m²	10.9
PROJET GAUTHIER, GUITÉ, ROY	2 260m²	2.9	15 282m²	19.9	11 665m²	15.2	5 222m²	6.8	34 022m²	44.3	8 379m²	10.9
PROJET LOUISE COUTU	N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.		N.D.	
PROJET NADEAU	2 260m²	2.9	13 418m²	17.5	7 850m²	10.2	0	0	48 202m²	62.8	5 100m²	6.6
PROJET DÉFENSE NATIONALE	12 272m²	16.0	3 856m²	5.0	9 685m²	12.6	11 746m²	15.3	30 892m²	40.2	8 379m²	10.9
AMÉNAGEMENT PROPOSÉ: UN PARC	6 884m²	9.0	0	0	24 453m²	31,8	5 222m²	6.8	31 892m²	41.5	8 379m²	10.9
CONTRE PROPOSITION AU PROJET DE LA DÉFENSE NATIONALE	6 884m²	9.0	2 596m²	3.4	21 377m²	27.8	5 222m²	6.8	32 372m²	42.1	8 379m²	10.9

NOTE: 1-LES PASSERELLES COUVERTES ONT ÉTÉ EXCLUES DES CALCULS DE SUPERFICIE
2-LES CHIFFRES MENTIONNÉS CI-HAUT NE TIENNENT PAS COMPTE DES STATIONNEMENTS PRÉVUS POUR L'USAGE DES PROPRIÉTAIRES OU LOCATAIRES DES ÉDIFICES PROJETÉS
3-N.D.: NON DISPONIBLE

Tableau 7: Tableau comparatif de l'utilisation au sol par projet.



ill.33 L'aménagement proposé: un parc.

Une voie cyclable

Les cyclistes, qui circulent en grand nombre sur le site, doivent emprunter les mêmes aires de promenade que les piétons. Ce n'est ni commode, ni sécuritaire. Une voie cyclable, tracée le long de la rue Dalhousie, entre le bassin Louise et le quai 22, ne serait pas encombrante et réglerait en grande partie le problème.

De surcroît, cette solution permettrait d'intégrer la Pointe-à-Carcy au projet "Retour aux berges" que propose la Communauté urbaine de Québec. Le segment qui traverse le site ferait ainsi la jonction entre la piste cyclable qui longe le fleuve jusqu'aux chutes Montmorency et celle qui mènera éventuellement au pont de Québec. La Pointe-à-Carcy deviendra, à coup sûr, le carrefour des amateurs de vélo à la recherche d'une pause.

Le Comité recommande :

- Qu'une voie cyclable soit aménagée entre le bassin Louise et l'extrémité sud du quai 22. ***(ill. 33)***

C H A P I T R E V I I

PROJETS PARTICULIERS

Le projet de la Défense nationale

Inopinément, quelque temps après la fin des audiences publiques, le Comité a été saisi en privé d'un projet qui vise à aménager, sur la Pointe-à-Carcy, l'école française de la réserve navale, chargée de recruter et de former des francophones dans un environnement francophone.

C'est un projet que le ministère de la Défense nationale caresse depuis 1983, quand le ministre Gilles Lamontagne a annoncé que le centre d'entraînement de la réserve navale serait établi à Québec. Le Livre blanc de 1987 sur la défense nationale ayant assigné à la réserve navale deux missions nouvelles, la défense des côtes et la lutte anti-mines, le projet s'est développé considérablement.

Il comprendrait l'école d'entraînement et le logement des étudiants, l'entretien, le support logistique et les postes d'amarrage des navires de la défense côtière, ainsi que le quartier général de la réserve navale et les installations nécessaires à sa division de Québec. L'ensemble serait installé à Québec avec l'intention arrêtée d'accroître la présence francophone, depuis toujours très faible, dans la marine militaire canadienne (***ill. 34***).

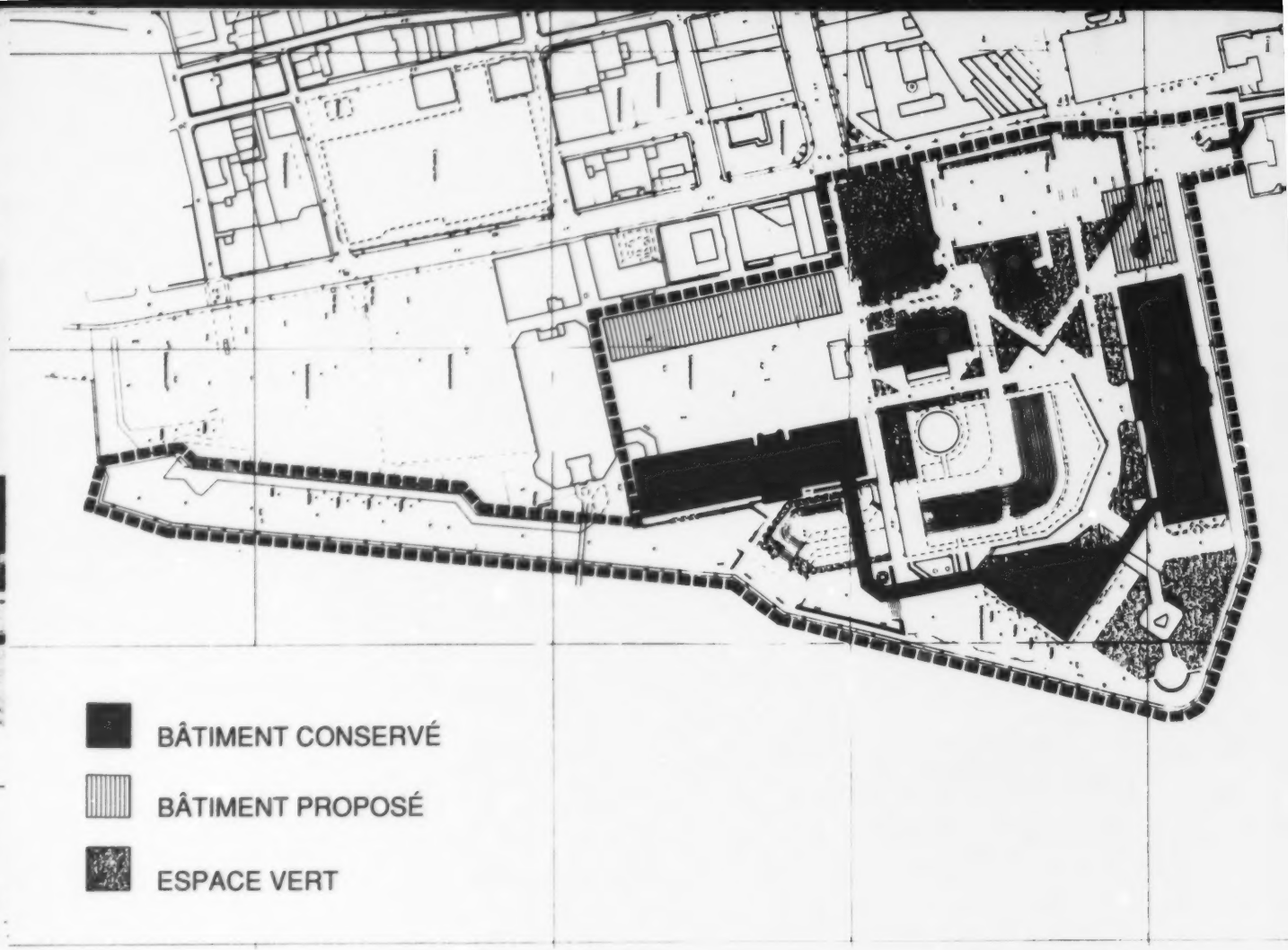
L'importance du projet a amené le Comité à requérir des représentants de la marine qu'ils en fassent état publiquement. Ce qui a été fait à l'occasion d'une séance publique particulière où d'autres précisions ont été divulguées.

Si les responsables du projet le situent idéalement sur la Pointe-à-Carcy, c'est que cet emplacement donnerait à la marine ce qu'elle recherche avant tout : sa propre mise en évidence et la familiarité du public francophone. En outre, il s'y trouve déjà un aménagement utilisable qui rendrait la réalisation du projet moins coûteuse.

La marine a fixé l'échéance des travaux à 1993, date où est attendu le premier dragueur de mines dont la construction a été autorisée.

Selon le témoignage des représentants de la marine, le réaménagement du Vieux-Port pour Québec 84 a pourvu les lieux d'installations appropriées. Le NCSM Montcalm continuerait de louer à la marina l'espace nécessaire à ses bateaux d'entraînement. On négocierait avec le Port de Québec l'utilisation de postes d'amarrage. L'orchestre de la réserve navale présenterait des concerts publics à l'Agora.

L'accès public du site serait garanti, selon un accord en bonne et due forme avec la Ville de Québec, et les restrictions en vigueur quant aux modifications du paysage seraient respectées.



ill.34 Le projet de la Défense Nationale.

On prévoit cependant des rénovations mineures. Le Grand Marché serait transformé en cuisine et salle à dîner. Le Havre abriterait les bureaux de l'école et l'administration de la réserve navale. Les Boutiques deviendraient salles de classe, bureaux, ateliers de travail. L'aire d'accueil serait métamorphosée en pont arrière tandis qu'on construirait une annexe de 25 mètres au côté ouest du hangar pour satisfaire diverses exigences.

On élèverait un seul nouvel édifice, à l'intérieur du grand stationnement derrière les édifices de la rue Dalhousie, pour y loger sur trois étages (6 181 m 2 de surface) les élèves et les instructeurs. Une passerelle le relierait au Grand Marché et il serait pourvu d'un stationnement.

On confierait la sécurité des navires aux équipages et celle des bâtiments à deux commissionnaires, de sorte qu'aucune clôture encombrante ne serait requise. Et la sécurité, en temps de paix, reste tout à fait conciliable avec l'accès public des lieux.

Le projet de la marine respecte plusieurs des principes que le Comité a énoncés. Les responsables s'engagent à préserver le caractère public du site. Ils proposent une architecture compatible. Ils s'associent à la mise en valeur de l'environnement maritime. La rentabilité paraît acquise: les retombées annuelles sont évaluées à treize millions de dollars.

Les manoeuvres de la marine peuvent constituer un attrait touristique. Et la présence sur le site du seul centre de formation pour francophones de la marine militaire s'accorde à l'arrondissement historique dont elle est le prolongement.

Ces avantages ne lèvent toutefois pas les incertitudes et les obstacles. Les porte-parole ne possédaient pas toutes les informations requises et, précisément, l'accès à l'information, quand il s'agit de la Défense nationale, n'est pas garanti. Il n'est guère de tradition d'ouvrir au public une base militaire et l'engagement en serait-il pris qu'à tout moment, il resterait loisible à la Défense d'en interdire l'accès en invoquant des raisons de sécurité, sans que l'autorité civile ou l'opinion publique ne puissent intervenir.

Quant au plan d'aménagement lui-même, il ne prévoit pas assez d'espaces publics et il conserve les bâtiments actuels, y compris ceux qui encombrent le champ visuel (le Havre et les passerelles). Et il accapare, à des fins militaires, une partie des quais.

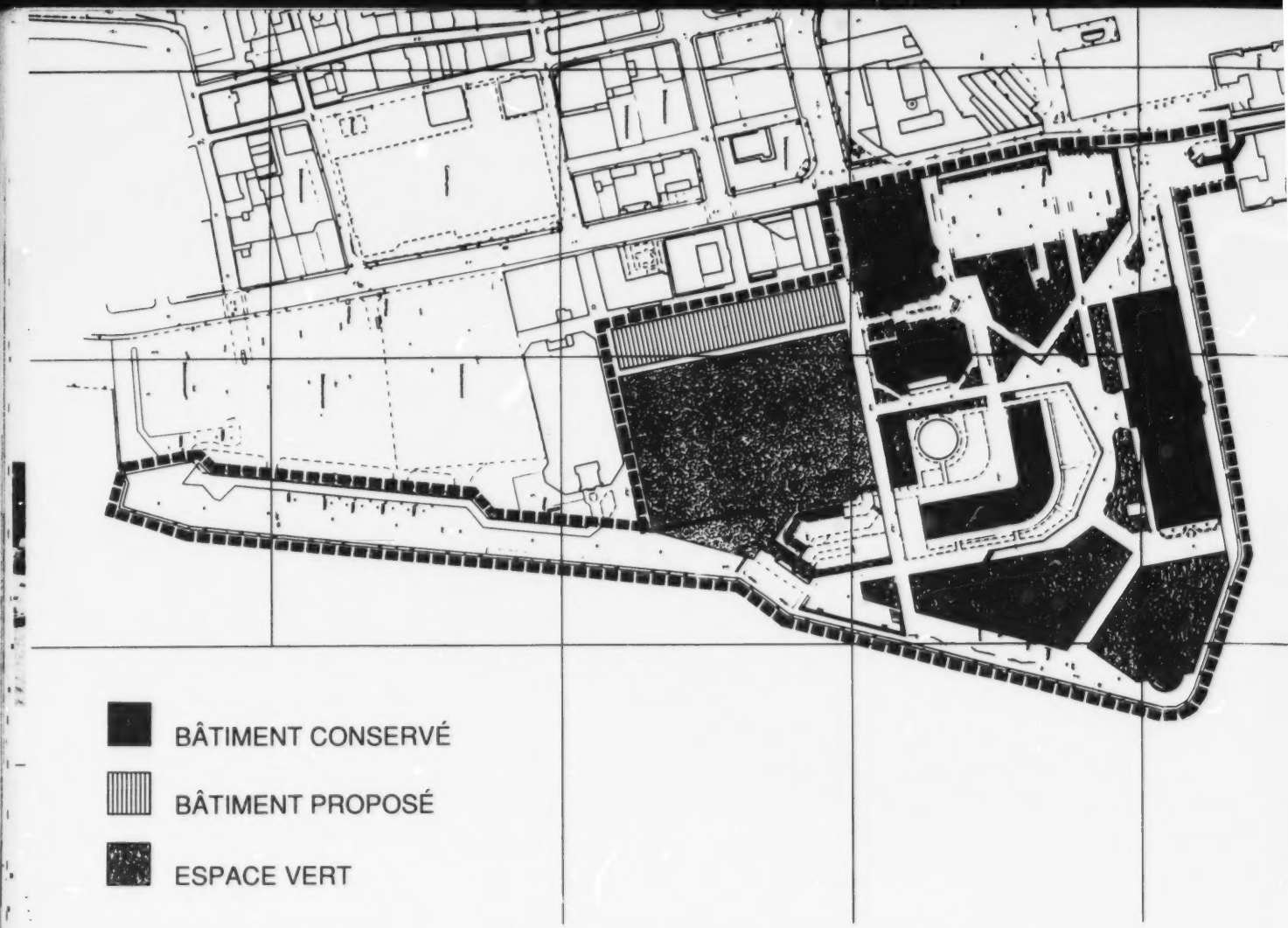
Il n'est pas indifférent de rappeler, par ailleurs, qu'un autre emplacement a été retenu en amont pour ce projet et que si la Pointe-à-Carcy se révélait inaccessible, la marine ne resterait pas pour autant sans ressource.

Dans ces conditions, il serait manifestement prématuré d'émettre une opinion définitive sur le projet. Le Comité estime néanmoins que, le cas échéant, on doit l'assujettir au respect rigoureux des principes d'aménagement énoncés au chapitre V et, autant que faire se peut, le rendre conforme aux recommandations du rapport.

Cela implique que la marine devra se résoudre, pour les raisons déjà expliquées, à démolir l'édifice du Havre et à se rabattre sur d'autres espaces pour abriter ses bureaux.

De même, l'idée de recycler le hangar du Grand Marché ne sourit guère au Comité. Pour loger les chambres d'étudiants, les cuisines et la salle à manger, il accueillerait avec plus d'indulgence une construction nouvelle le long de la rue Prince-de-Galles, derrière les immeubles René-Nicolas-Levasseur, Louis-Pratt et John-Munn. La hauteur du nouveau bâtiment ne pourrait évidemment pas excéder celle de ces édifices ni sa surface s'étendre au-delà d'une ligne imaginaire tracée à partir de l'entrée principale de l'édifice du Port de Québec.

Bien entendu, la présence de la marine au hangar des Boutiques ne doit pas empêcher d'y rassembler tous les services offerts au public.



ill.35 Contre-proposition au projet de la Défense Nationale.

En somme, voilà un projet qu'on ne peut, même s'il soulève interrogations et inquiétudes, écarter du revers de la main. Son évidente compatibilité avec la vocation portuaire de la Pointe-à-Carcy et son intérêt économique interdisent en effet de le rejeter avant d'avoir fourni l'occasion au ministère de la Défense nationale de garantir formellement qu'il ne restreindrait d'aucune manière l'accès du public et qu'il s'accommoderait des conditions déjà formulées par le Comité (***ill. 35***). Il incombe donc à la marine de rendre public un plan d'aménagement précis et détaillé.

En conséquence, le Comité recommande :

- Que le projet du ministère de la Défense nationale de créer une école de la réserve navale sur la Pointe-à-Carcy soit assujettie à la divulgation d'un plan détaillé conforme aux conditions formulées dans les recommandations de ce rapport.

Le projet du ministre des Communications

Le ministre fédéral des Communications, M. Marcel Masse, a informé officiellement le Comité qu'il projetait d'instituer à Québec un musée de la Nouvelle-France et souhaitait le loger sur la Pointe-à-Carcy, dans l'édifice de la Douane.

La Douane, en effet, paraît aux auteurs du projet l'édifice idéal pour accueillir le nouveau musée : joyau du patrimoine architectural (***ill. 36***), elle dresse sa silhouette majestueuse face au fleuve Saint-Laurent, le grand boulevard de la Nouvelle-France, à deux pas du premier établissement français en Amérique.

La fondation de ce musée historique permettrait de regrouper dans un même établissement des éléments d'exposition actuellement dispersés et d'enrichir encore les présentations au moyen d'échanges et de collaborations diverses avec les musées de la région de Québec.

Le Musée de la Nouvelle-France s'intégrerait naturellement à ce réseau, autant par sa conception et son emplacement que par la volonté de ceux qui travaillent à sa réalisation. Le gouvernement fédéral songe d'ailleurs à lui adjoindre, au parc de l'Artillerie, un musée militaire, ce qui permettrait de réserver ses salles aux faits sociaux, économiques et culturels.

Bien que la thématique du musée ne soit pas encore précisée, les premières réflexions qu'on lui a consacrées tendent à privilégier l'interprétation la plus large, soit la présence française en Amérique du Nord. La Nouvelle-France, à son apogée, a largement débordé les frontières du Canada actuel et l'émigration massive du siècle dernier, par exemple, a engendré dix millions d'Américains de souche française. De cette orientation, on peut donc tirer un noyau d'exposition permanente et, en alternance, des développements particuliers.

Le Musée de la Nouvelle-France, complémentaire, se distinguerait des musées spécialisés qui l'entourent avec un traitement axé non plus sur les personnalités ou les institutions, mais sur la "saga" des premiers immigrants français qui quittaient un pays de vieille culture, peuplé, relativement riche, pour traverser l'Atlantique sur des voiliers fragiles, arracher leur subsistance à un pays rude et "errer ou faire souche, durer, s'établir, essaimer, développer une vraie société".

Il y a des retombées économiques, aussi, énormes. Les études démontrent, encore là que les villes d'avenir au plan touristique sont les villes qui vont avoir un caractère muséologique, notamment.
(Réf. Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain)

ill.36 Le Musée de la Nouvelle-France. (Archives nationales du Québec à Québec).

Le projet du ministère des Communications est en tout point compatible avec les principes d'aménagement énoncés au chapitre V et le Comité l'accueille avec enthousiasme.

Plusieurs recommandations visent à libérer les abords de la Douane et à dégager les perspectives de manière à mettre l'oeuvre architecturale en valeur dans son environnement et à en permettre l'accès aux promeneurs. Ces objectifs valent tout autant pour l'intérieur de l'édifice, où pénètrent aujourd'hui les seuls fonctionnaires autorisés et que les visiteurs pourraient enfin admirer, d'un seul élan, avec les pièces exposées.

La Douane musée aurait en outre l'avantage de rétablir la cohérence physique et culturelle de la zone portuaire avec le reste du Vieux-Québec, que des développements inappropriés, fondés sur des divisions administratives, ont fâcheusement rompue au cours des années. L'association au milieu historique de Québec permet d'envisager un circuit intégré de promenade, du Vieux-Québec à la Pointe-à-Carcy, le touriste faisant le tour des centres d'intérêt sur les lieux mêmes de la Nouvelle-France originelle.

Le déménagement du service des douanes ne pose aucun problème insurmontable : il y a relativement peu de fonctionnaires concernés et le gouvernement fédéral dipose de nombreux bureaux dans les environs. Dans l'orientation qu'il propose pour la Pointe-à-Carcy, le Comité a par ailleurs exclu la fonction purement administrative.

La transformation de la Douane en musée reconnaît enfin le caractère historique du site : en soi, dans un édifice qui témoigne de ce qu'était le Vieux-Port à son apogée; et en liaison avec le Vieux-Québec, dont la Pointe-à-Carcy et le Vieux-Port n'ont jamais été que la façade sur le fleuve.

Sans doute est-il utile de rappeler qu'il n'existe présentement aucun grand musée consacré à la Nouvelle-France, même dans le quartier qui en fut le berceau et où les témoignages du passé abondent. Ce musée comblerait donc une lacune, en même temps qu'il contribuerait à renforcer la vocation touristique de Québec, si importante pour son économie.

Le Conseil des monuments et sites de Québec (CMSQ) souhaite voir l'édifice des Douanes redevenir le point central du site. (Réf. CMSQ)

La Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain a mis en lumière, dans son mémoire, le rôle capital du développement muséologique dans l'essor touristique. Les musées sont les attractions les plus rentables, notamment parce qu'elles entraînent des nuitées, les voyageurs prolongeant leur séjour pour s'offrir le temps de les visiter.

De nombreux participants aux audiences publiques, jugeant le site dépourvu à cet égard, ont rivalisé d'imagination pour l'enrichir d'éléments culturels: expositions, centres d'interprétation, musées, etc. Le Comité estime que le Musée de la Nouvelle-France répondrait à ces attentes.

Déjà, à deux pas, se dresse le Musée de la civilisation, situé à l'extrémité sud-ouest du site, devant le stationnement Dalhousie. Lieu d'exposition plus modeste voué à une période de l'histoire, le Musée de la Nouvelle-France compléterait son réputé voisin qui, pour illustrer des thématiques fort courues, procède plutôt à des coupes diachroniques dans l'histoire. Du reste, le réaménagement harmonieux de la Pointe-à-Carcy bénéficierait au Musée de la civilisation dont la position avantageuse, face au fleuve, serait mise en valeur.

Bref, un Musée de la Nouvelle-France, entre les murs de la Douane, introduirait une source de diversité et d'enrichissement dans un quartier très fréquenté, où c'est l'ensemble des composantes qui attire les visiteurs et chacune d'entre elles qui profite ensuite de l'affluence.

En conséquence, le Comité recommande :

- Que l'édifice de la Douane soit converti en Musée de la Nouvelle-France, suivant la proposition du ministre des Communications.

LE MAÎTRE DES LIEUX

Depuis que la Société du Vieux-Port de Québec a été dissoute, la Pointe-à-Carcy relève du ministère fédéral des Travaux publics, à qui appartient la majeure partie des immeubles et du terrain.

Le ministère, soucieux de réduire les frais d'administration et d'entretien afférents aux installations de 1984, ne répugne pas à l'idée de s'en départir. Il reprend ainsi à son compte une politique appliquée avec plus ou moins de bonheur par l'ancien propriétaire, qui s'en était justement autorisé pour aliéner le lot où l'on a érigé les Terrasses du Vieux-Port.

C'était une erreur. Inutile d'insister là-dessus, tout le monde en convient. Mais encore faut-il éviter qu'elle ne se répète. Dès lors qu'on reconnaît à la Pointe-à-Carcy des fonctions de port maritime et de lieu public, il serait aberrant de privatiser ne serait-ce qu'une parcelle de son territoire.

La Ville de Québec apparaît aujourd'hui l'autorité publique toute désignée pour assumer le leadership de la mise en valeur du Vieux-Port.
(Réf. Rassemblement Populaire)

Il n'est pas nécessaire d'être prophète pour imaginer le contentieux qui s'élèverait tôt ou tard si on destinait le site à des vocations inconciliables. Voilà pourquoi le Comité rejette l'idée d'y construire des résidences.

On pourrait évidemment tolérer les résidences d'étudiants prévues dans le projet de la marine. Le bruit des moteurs et des manoeuvres ne risque certainement pas de gêner de futurs marins. Mais on conçoit mal qu'à la longue, des propriétaires puissent sans mot dire subir le fracas normal des activités portuaires dont se plaignent déjà, d'ailleurs, certains occupants des Terrasses du Vieux-Port. Sans parler des résonances, parfois franchement infernales, qui s'échappent de certaines représentations à l'Agora.

La Ville de Québec devrait exercer un contrôle important sur les aménagements de la Pointe-à-Carcy, puisqu'ils s'inscrivent directement en continuité du tissu urbain environnant.
(Réf. Gauthier, Guité, Roy architectes)

Le Comité considère, en outre, que le protocole d'entente signé le 26 février 1982 entre la Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec) Inc. et le Conseil des ports nationaux serait une source d'inconvénients pour un promoteur privé.

Cette entente transfère au Port de Québec l'autorité sur les opérations aux quais 19, 21 et 22. Il va de soi que, l'activité portuaire ayant préséance sur toutes les autres fonctions (habitation, commerce, etc.), la Société du port de Québec serait vite amenée à exiger une servitude d'exploitation pour accueillir les navires à ces trois quais. La multitude de services ainsi requis (amarrage, passerelles, ravitaillement en eau potable, enlèvement des ordures et vidange des eaux usées, chargement des provisions, remplissage des réservoirs, ramassage des passagers par autobus ou taxis, etc.) paraît incompatible avec la privatisation des lieux.

Opposés à la privatisation, mais attentifs à choisir l'autorité publique appropriée, plusieurs intervenants ont suggéré de confier désormais à Parcs Canada la responsabilité de la Pointe-à-Carcy. Il est vrai que ce ministère dispose d'une rare compétence dans la gestion des parcs naturels ou historiques. Mais l'aménagement et l'administration d'un site comme la Pointe-à-Carcy échappent à son mandat. Au demeurant, la direction régionale de Parcs Canada a clairement indiqué au Comité qu'elle ne souhaitait pas s'en charger.

Le gouvernement du Québec, qu'on aurait officiellement approché, n'a manifesté jusqu'à maintenant aucune volonté de s'approprier le territoire. Quant à la Communauté urbaine de Québec, elle serait peu encline, selon toute apparence, à gérer un parc situé en totalité dans les limites territoriales d'une seule municipalité.

Reste la Ville de Québec. Il est bien certain que, dans les conditions actuelles, l'idée d'assumer ce fardeau ne saurait l'enchanter. Elle n'en a tout simplement pas les moyens financiers. On conviendra toutefois que le mandat lui siérait fort bien dans l'hypothèse où le projet "Retour aux berges" de la Communauté urbaine de Québec serait mis en oeuvre.

Il est opportun de redonner la gestion du redéveloppement à la Ville de Québec, par protocole d'entente, avec compensation financière.
(Réf. Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain)

Après tout, s'il y a une autorité publique apte à saisir les exigences et les contraintes liées à la protection et au développement du Vieux-Québec, c'est bien l'autorité municipale. C'est elle aussi qui est le mieux en mesure d'identifier les besoins de ses citoyens, spécialement les résidents du Vieux-Québec.

Il serait donc normal qu'elle soit appelée à s'occuper de la Pointe-à-Carcy. Encore faut-il qu'on lui en offre la possibilité matérielle. Le propriétaire actuel, le ministère des Travaux publics, pourrait à cet égard lui faciliter les choses.

Il va sans dire que tout transfert de propriété à la Ville de Québec exclurait l'édifice du Port, les quais et la Douane. Mais le reste lui reviendrait et figurerait à son patrimoine.

A défaut d'une entente avec la Ville, le Comité est d'avis que le ministère fédéral des Travaux publics conserve la propriété et la gestion des lieux. Ce ministère a prouvé jusqu'à maintenant qu'il était un bon gestionnaire et qu'il respectait profondément les visiteurs. Encore une fois, la Société du port de Québec garderait son immeuble et la Douane serait cédée, le cas échéant, au Musée de la Nouvelle-France.

Le maintien de la Pointe-à-Carcy dans le patrimoine public, le développement de ses activités portuaires et l'élargissement de ses ouvertures sur le fleuve : telles sont les préoccupations que partage la quasi-totalité des participants aux audiences publiques. Les recommandations essentielles du Comité allant dans le même sens, le propriétaire des lieux devrait avoir les coudées franches pour les appliquer.

Cependant, il faudrait rapidement trouver le moyen d'assujettir les aménagements ultérieurs à une loi générale, fédérale ou provinciale, qui régit la protection du patrimoine. Prolongement naturel et inséparable d'un arrondissement historique reconnu par le Québec et, en partie, par l'Unesco, la Pointe-à-Carcy ne devrait pas, au seul motif que son propriétaire est souverain, échapper à toute contrainte législative lorsqu'il s'agit d'interventions importantes sur le site.

Les dispositions qui régissent les sites protégés imposent généralement un processus de consultation qui, selon toute vraisemblance, aurait permis d'éviter, à la Pointe-à-Carcy, la plupart des erreurs que le Comité propose de corriger.

En conséquence, le Comité recommande :

Un concensus se dégage parmi les membres de la coalition pour refuser la privatisation du site et pour mettre en valeur son caractère public et symbolique, en favorisant son ouverture sur le fleuve.
(Réf. La coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec)

- Que le territoire de la Pointe-à-Carcy échappe désormais à tout projet de privatisation.

- Que le ministère fédéral des Travaux publics, moyennant une compensation équitable, cède la propriété et la responsabilité du site à la Ville de Québec, sauf la Douane, les quais et l'édifice du Port de Québec.

- Qu'à défaut d'une entente avec la Ville, le ministère fédéral des Travaux publics conserve la propriété et la gestion du site, la Douane et l'édifice du Port exceptés.

- Que le gestionnaire du site, quel qu'il soit, respecte l'entente intervenue le 26 février 1982 entre le Conseil des ports nationaux et la Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec) Inc.

- Que les interventions de nature à changer l'aspect du site se fassent désormais sous l'autorité d'une loi générale régissant la protection du patrimoine.

CONCLUSION

Les péripéties et le débat public ayant abouti à la création du Comité illustrent le très grand intérêt que nos concitoyens portent à la Pointe-à-Carcy. Intérêt qui tient presque du phénomène tant il n'a aucune commune mesure avec l'exiguïté de l'espace en jeu. Mais serait-ce, justement, que les espaces de cette qualité n'abondent pas, ni à Québec, ni même ailleurs?

Formés à des disciplines différentes, nous étions quand même tous les trois acquis, au départ, à l'idée d'une fonction résidentielle pour une partie de la Pointe-à-Carcy. Solide, cohérente, incontournable, l'argumentation des opposants à cette idée a prévalu. Cela confirme, espérons-nous, que les audiences publiques font parfois oeuvre éminemment utile.

Mais au-delà des interventions orales et des mémoires, au-delà des opinions émises par les éditorialistes et les chroniqueurs, c'est la présence même des foules que nous avons côtoyées durant tout l'été sur le site qui a emporté notre adhésion.

En effet, depuis 1984, redisons-le, les gens de Québec se sont approprié la Pointe-à-Carcy comme lieu de prédilection pour la promenande et la détente. Dès lors, ils imposaient la dynamique propre à son aménagement et à son développement. Pourquoi faudrait-il maintenant contrer cette dynamique en inventant des concepts de développement qui ne colleraient ni à la réalité ni aux besoins si clairement exprimés par nos concitoyens? En ce sens, toute velléité de réduire un tant soit peu l'accès du public à ce territoire apparaîtra désormais comme une expropriation abusive et injustifiable.

Convergeant toutes vers la reconnaissance définitive de son caractère public, nos recommandations visent, en conséquence, à rendre le site plus accessible, plus attrayant et plus agréable encore.

La Pointe-à-Carcy est immensément populaire. Tant mieux!

LISTE DES RECOMMANDATIONS

LISTE DES RECOMMANDATIONS

(ORDRE CHRONOLOGIQUE)

1- Que la vocation de la Pointe-à-Carcy soit axée essentiellement sur sa triple réalité de port maritime, de lieu public consacré à la promenade, à la détente, à la contemplation, et de site historique.

2- Que l'édifice du Havre et le hangar du Grand Marché soient démolis, avec leurs passerelles, et que l'espace ainsi libéré soit converti en parc public.

3- Que le hangar des Boutiques soit conservé et qu'on y rassemble les services généralement offerts à la population dans les parcs publics et près des débarcadères.

4- Que des dispositions soient prises afin d'éliminer en tout temps les clôtures autour de la grande Agora et de ne lever le toit de la scène qu'en cas de stricte nécessité.

5- Que la pergola et la tour d'observation disparaissent sans délai de la Pointe-à-Carcy.

6- Que les appareils de climatisation situés en bordure du grand stationnement soient, aussitôt que possible, transférés à l'usine de pompage.

7- Qu'afin de pourvoir la Pointe-à-Carcy des places de stationnement dont elle a un impérieux besoin, le ministère fédéral des Travaux publics entreprenne des négociations avec le gouvernement du Québec pour réaliser le projet de construction d'un stationnement souterrain face au Musée de la civilisation.

8- Que la Pointe-à-Carcy fasse l'objet d'un plan d'aménagement paysager en vue d'améliorer le caractère fonctionnel de son organisation et sa valeur esthétique.

9- Qu'une voie cyclable soit aménagée entre le bassin Louise et l'extrémité sud du quai 22.

10- Que le projet du ministère de la Défense nationale de créer une école de la réserve navale sur la Pointe-à-Carcy soit assujetti à la divulgation d'un plan détaillé conforme aux conditions formulées dans les recommandations de ce rapport.

11- Que l'édifice de la Douane soit converti en Musée de la Nouvelle-France, suivant la proposition du ministre des Communications.

12- Que le territoire de la Pointe-à-Carcy échappe désormais à tout projet de privatisation.

13- Que le ministère fédéral des Travaux publics, moyennant une compensation équitable, cède la propriété et la responsabilité du site à la Ville de Québec, sauf la Douane, les quais et l'édifice du Port de Québec.

14- Qu'à défaut d'une entente avec la Ville, le ministère fédéral des Travaux publics conserve la propriété et la gestion du site, la Douane et l'édifice du Port exceptés.

15- Que le gestionnaire du site, quel qu'il soit, respecte l'entente intervenue le 26 février 1982 entre le Conseil des ports nationaux et la Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec) Inc.

16- Que les interventions de nature à changer l'aspect du site se fassent désormais sous l'autorité d'une loi générale régissant la protection du patrimoine.

ANNEXES

Minister of Public Works

CANADA

Ministre des Travaux publics

Ottawa, le 30 mars 1989

Monsieur Gilles Boulet
Président
Comité consultatif sur l'avenir
de la Pointe-à-Carcy
Québec

Monsieur,

La situation actuelle à Québec me préoccupe beaucoup et représente un défi de taille. Je vous remercie donc d'avoir bien voulu accepter de présider le Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy.

Je me permets d'attirer votre attention sur certains facteurs dont vous devrez tenir compte lors des consultations, soit :

- respecter l'aspect patrimonial du site dont une portion fait partie du patrimoine mondial;
- assurer l'accès du site au public;
- favoriser la création de percées plutôt que de barrières visuelles;
- sans rejeter toute autre vocation, favoriser une vocation pouvant générer un niveau d'activité économique compatible avec le caractère du milieu;
- envisager l'aliénation possible du territoire par le gouvernement.

Je m'attends à ce que vous puissiez me transmettre vos recommandations dans quatre à six mois et que vous produisiez un rapport sur le processus suivi lors des consultations, qui étayera ces recommandations.

Le site qui fera l'objet de consultations est délimité par les bornes suivantes : le fleuve Saint-Laurent à l'est, le bassin Louise extérieur au nord, la section de la rue Dalhousie comprise entre le bassin Louise et la rue Saint-André, puis les édifices John-Munn, Louis-Pratt et René-Nicolas-Levasseur à l'ouest, ainsi que les Terrasses du Vieux-Port au sud. Il m'apparaît important que les consultations ne portent que sur cette partie de la Pointe-à-Carcy car le reste du secteur a été aménagé.

Je tiens à vous assurer que mon ministère vous apportera toute l'aide requise au cours des consultations. J'espère que ces dernières permettront aux gens de la région de Québec d'en venir à un consensus pour reconnaître la vocation de ce secteur du Vieux-Port de Québec.

Je profite de l'occasion pour vous souhaiter la bienvenue au sein du Comité. J'espère également que les consultations se dérouleront de la façon la plus satisfaisante.

Recevez, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

E. MacKay

Elmer MacKay

LISTE DES MEMOIRES
(ORDRE CHRONOLOGIQUE)

A. Mémoires présentés aux audiences publiques

Le 12 juin 1989

1. Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec
2. Guy Béliveau, ex vice-président de la Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec) inc.
3. Gauthier, Guité, Roy et ass., architectes
4. Conseil des monuments et sites de Québec
5. Société nationale des Québécoises et des Québécois de la capitale
6. Société Saint-Jean-Baptiste de Québec
7. Société historique de Québec

Le 14 juin 1989

8. Conseil central des syndicats nationaux de la région de Québec (C.S.N.)
9. Jean-Paul L'Allier, chef du Rassemblement populaire
10. Jean Garon, député de Lévis à l'Assemblée nationale du Québec
11. Bureau d'animation et d'information logement du Québec métropolitain
12. Syndicat des travailleurs et des travailleuses du C.L.S.C. de la Basse-Ville
13. Fédération régionale des coopératives d'habitation de Québec
14. Les associations néo-démocrates fédérale et provinciale, à l'initiative du N.P.D. du comté de Langelier

Le 15 juin 1989

15. Coopérative des artisans et commerçants du quartier Petit-Champlain

16. Ordre des gens d'affaires du Québec

17. Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain et Société Parc-Autos

18. Denis Vaugeois, ex-ministre des Affaires culturelles du Québec

19. Léonce Naud, géographe

Le 16 juin 1989

20. Les Amis de la vallée du Saint-Laurent

21. Carnaval de Québec

22. Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu (GIRAM)

23. Union québécoise pour la conservation de la nature (U.Q.C.N.)

24. Société Linéenne

25. Société Les Amis de Cataraqui

26. Marcelle Desrosiers O'Farrell

27. Association des anciens de l'Université d'Ottawa

28. Comité de vigilance pour l'épuration des eaux usées de la Communauté urbaine de Québec

29. Vélo Québec

Le 17 juin 1989

30. Yvan Roy, consultant, patrimoine et archives

31. Réjean Lemoine, historien

Le 19 juin 1989

32. Jean-Guy Duquet, urbaniste

33. Louise Coutu, étudiante en architecture

34. Jean-Gilles Nadeau, architecte

35. Ecole d'architecture, Université Laval

36. Fondation des Grands Lacs

37. Ronald Carré, propriétaire de la Goélette Saint-André

38. L'Escale, revue maritime

39. Comité de construction du monument des jeunes en faveur de la paix et du désarmement

Le 20 juin 1989

40. Corporation professionnelle des urbanistes du Québec

41. Pierre Larochelle, professeur à l'Ecole d'architecture de l'Université Laval

42. Ordre des architectes du Québec

43. Association des architectes paysagistes du Québec

44. Les professeurs du département de géographie, Université Laval

45. Jean Cimon, urbaniste

46. Georges Pelletier, géographe

47. Editions Continuité

Le 22 juin 1989

48. Visites culturelles Baillargé

49. Société d'art et d'histoire de Beauport

50. Héritage Canada

51. Comité des citoyens du Vieux-Québec

52. Festival d'été de Québec

53. Rocois Construction inc.

Le 21 juillet 1989

54. Ministère de la Défense nationale

B. Autres mémoires reçus (sans audience)

55. Alliance for Historic Landscape Préservation

56. Fondation Echo-Logie

57. Comité des citoyens de l'an 2 000, secteur Cap-Blanc

58. René Robitaille, ingénieur

59. Rémi Mayrand

60. Mission internationale MLH Inc.

LISTE DES CONSULTATIONS PRIVEES

Le Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy a rencontré en privé des personnes et des organismes qui ont bien voulu, à sa demande, lui communiquer des informations indispensables à sa tâche.

Société du Port de Québec

Service d'urbanisme de la Ville de Québec

Robert Labbé, ex-président de la Société immobilière du Canada (Vieux-Port de Québec) Inc.

Gilles Desaulniers, directeur régional, Parcs Canada

Daniel Lachance, président du conseil d'administration, Office du tourisme de la Communauté urbaine de Québec

Jacques Clavelle, directeur de la Garde côtière, Transports Canada

Michel Bourgon, Evaluation environnementale, Parcs Canada

AUDIENCES PUBLIQUES

Tableau des tendances exprimées

1. Vocation du site	Adhésion
- publique et récréative	54
- maritime et portuaire	29
- éducative et culturelle	23
- touristique	21
- résidentielle	8
- administrative	7
- commerciale	4

2. Sort de l'aménagement actuel	Maintien	Rejet
- Agora	15	7
- Hangars (Boutiques, Grand Marché)	10	10
- Edifice du Havre	9	10
- Pergola (tubulure)		16

3. Aménagement souhaité	Adhésion
- Aménagement extérieur :	
. verdure, parc, promenade, piste cyclable	19
. bassins, piscine	10
- Aménagement intérieur :	
centres d'interprétation (culturel, éducatif ou maritime)	12

4. Constructions nouvelles	Souhaitées	Exclues
- Habitations	14	30
- Commerces, bureaux, hôtels	12	10
- Stationnements	8	
- Equipement sportif : aquarium, glissoire, patinoire, centre sportif	6	

5. Gestion du site	Adhésion
- Etudes, enquête, plan directeur	12

6. Autorité responsable	Adhésion
- Responsabilité publique	44
. Parcs Canada	16
. Ville de Québec	10
. Communauté urbaine de Québec	8
. Gouvernement du Canada	4
. Gouvernement du Québec	3
. Société du port de Québec	3
. Choix non précisé	4
- Responsabilité privée	14
. Entreprise privée	8
. Fondation ou organisme sans but lucratif	6

SONDAGE D'OPINION

Table des matières

1.	**PRÉSENTATION**	**105**
2.	**MÉTHODOLOGIE DU SONDAGE**	**105**
3.	**FAITS SAILLANTS**	
	3.1 Notoriété et fréquentation	106
	3.2 Fonction par excellence de la Pointe	106
	3.3 Une cote d'amour élevée	106
	3.4 L'avenir de la Pointe-à-Carcy	107
	3.5 Évaluation plus détaillée des dimensions et particularités actuelles de la Pointe	107
	3.6 Conclusion	107
4.	**RÉSULTATS DÉTAILLÉS DE L'ÉTUDE**	
	4.1 Fréquentation des lieux historiques	108
	4.2 Notoriété et fréquentation de la Pointe-à-Carcy	108
	4.3 Les visiteurs	108
	4.3.1 Fréquence et moment des visites	109
	4.3.2 Les raisons de se rendre sur le site	109
	4.3.3 Évaluation et appréciation globales de l'aménagement du site	110
	4.3.4 Sentiment de fierté vis-à-vis le site	110
	4.3.5 Évaluation de certaines dimensions et composantes de la Pointe-à-Carcy	111
	4.3.6 Vocation maritime	112
	4.3.7 La Pointe-à-Carcy: un lieu de détente, de promenade ou de loisirs?	113
	4.3.8 Le fédéral doit-il céder du terrain?	113

Table des matières (suite)

4.4 Visiteurs et non-visiteurs qui connaissent la Pointe-à-Carcy 114
4.4.1 Connaissance des travaux du Comité sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy 114
4.4.2 Réactions aux scénarios d'aménagement 114

4.5 Pourquoi on n'a pas visité le site? 115

4.6 Profil des personnes interrogées 116

ANNEXE 1: Résultats sur questionnaire 116

ANNEXE 2: Marge d'erreur échantillonnale 122

ANNEXE 3: Scénarios présentés aux 2 groupes de discussion 123

1. PRÉSENTATION

Le Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy a mandaté la firme SORECOM pour la conduite d'une étude qualitative et quantitative en vue de recueillir les opinions de la population de Québec sur divers sujets reliés aux aménagements actuels et futurs de la Pointe.

On sait que le Comité consultatif avait reçu, en mai dernier, plusieurs mémoires relatifs à l'avenir de la Pointe-à-Carcy. Le sondage devait donc apporter un éclairage complémentaire ou parallèle aux témoignages recueillis lors des audiences.

Le présent rapport porte sur la partie quantitative de l'étude, à savoir le sondage téléphonique conduit du 4 au 11 août 1989. Les principaux thèmes abordés dans ce sondage furent:

- habitudes de fréquentation des parcs et lieux historiques à Québec;

- la notorité de la Pointe-à-Carcy;

- visite de la Pointe durant les deux dernières années;

- attrait principaux de la Pointe;

- évaluation de la Pointe et de ses composantes;

- position relative de la Pointe pour la détente, la promenade et les loisirs;

- cession d'une partie du terrain à l'entreprise privée;

- les scénarios d'aménagement.

Les données recueillies lors des entrevues de groupe, malgré leur intérêt pour l'élaboration du questionnaire quantitatif et une meilleure connaissance des diverses réflexions et émotions suscitées par le projet, ne sont présentées en annexe qu'à titre de témoignages.

2. MÉTHODOLOGIE DU SONDAGE

Le sondage a été conduit du 4 au 11 août auprès d'un échantillon de 684 sélections excluant les hors échantillon. Nous avons effectué 404 entrevues complétées, ce qui donne un taux de près de 60%, taux tout à fait acceptable durant la période de vacances. En postulant qu'il y a au moins 10% des citoyens en vacances hors de leur foyer, nous pouvons établir à 66% le taux de réponse ajusté, soit le nombre de personnes atteintes sur le nombre de personnes au foyer.

L'échantillon a été tiré en deux strates: Québec et les autres villes du Québec métropolitain.

Cette stratification nous a permis de distinguer nos répondants en fonction de leur distance de la Pointe-à-Carcy ou du quartier de résidence; également en fonction de leur familiarité avec le site: visiteurs ou non-visiteurs.

Le questionnaire a été élaboré en tenant compte à la fois des préoccupations du Comité et du contenu des entrevues de groupe. Ces dernières (2) ont été conduites auprès de 20 personnes ayant déjà visité la Pointe-à-Carcy.

Les entrevues ont été conduites de nos bureaux de Montréal et soumises aux contrôles de nos superviseurs en central téléphonique.

La pondération des résultats globaux a été établie selon l'âge, le sexe et la strate des répondants. Les marges d'erreur échantillonnale apparaissent en annexe 2.

3. FAITS SAILLANTS

3.1 Notoriété et fréquentation

- Nous estimons à 88% le pourcentage des personnes interrogées qui déclarent connaître la Pointe-à-Carcy et à 76% le pourcentage de ceux qui l'ont déjà visitée.

- Quelques 74% déclarent visiter le Vieux Port souvent ou quelquefois contre 86% le Vieux Québec lequel semble le plus fréquenté de tous les lieux historiques soumis au choix des répondants.

3.2 Fonction par excellence de la Pointe

- Comparativement aux Plaines d'Abraham, à la Terrasse Dufferin et à la Place Royale, la Pointe-à-Carcy prend la première place comme endroit par excellence pour la promenade et la seconde place pour la détente et les loisirs après les Plaines d'Abraham mais beaucoup avant la Place Royale et la Terrasse Dufferin.

- C'est encore pour la promenade et le repos qu'on semble attirer le plus les visiteurs: 52% contre 14% pour voir les bateaux, 11% pour voir un spectacle et 7% pour aller au restaurant.

3.3 Une cote d'amour élevée

- La cote d'amour de la Pointe-à-Carcy paraît être élevée chez les visiteurs interrogés; 92% déclarent l'aimer beaucoup (45%) ou assez (47%).

- Par ailleurs, 94% seraient très (40%) ou assez (54%) fiers de la faire visiter à des amis.

3.4 L'avenir de la Pointe-à-Carcy

- Confrontés à quatre scénarios d'aménagement, la grande majorité (88%) des visiteurs et ceux qui la connaissent mais ne l'ont pas visitée sont plutôt d'accord sur le scénario suivant:

"Aménager à la place de certains édifices actuels, un parc qui comprendrait des arbres, de la verdure, des bassins d'eau et des bancs."

Ce scénario est de loin le plus "acceptable" par toutes les couches de la population interrogée.

Le statu quo recueillerait 64% d'accord suivi de "l'établissement d'une école navale de la marine pour la défense canadienne, école francophone qui permettrait l'accès au quai, à l'agora et à la promenade" (57%).

Le scénario qui est rejeté par (54%) des personnes interrogées est celui qui consisterait en "un complexe résidentiel, commercial et administratif privé qui préserverait l'usage public des quais, de l'agora et de la promenade".

3.5 Évaluation plus détaillée des dimensions et particularités actuelles de la Pointe

- Les préférences pour les quatre scénarios ont été exprimées après que les répondants eurent eu la possibilité de donner leurs opinions sur leur fierté à l'égard des diverses composantes de l'aménagement actuel de la Pointe, sur l'espace réservé à celles-ci et aussi sur l'harmonie et le mariage entre ces éléments par rapport à eux-mêmes et par rapport à l'ensemble des édifices du Vieux Québec.

- Les résultats sont évidemment fort nuancés et nous indiquent les points forts et les points faibles de chaque composante.

3.6 Conclusion

- Le sondage indique de façon assez nette la notoriété de la Pointe-à-Carcy, son importance ainsi que les forces et les faiblesses de ses composantes actuelles, mais il nous dit également que celle-ci reste encore perfectible à la lumière d'une notion de base qui se dégage des opinions exprimées à savoir: la Pointe-à-Carcy est perçue et recherchée comme un lieu de promenade et de repos où la présence de l'eau, des arbres et de la verdure jouera un rôle de premier plan.

4. RÉSULTATS DÉTAILLÉS DE L'ÉTUDE

4.1 Fréquentation des lieux historiques (Q.1)

Avant de présenter les opinions recueillies sur la Pointe-à-Carcy, nous avons voulu situer celle-ci par rapport à quelques lieux historiques bien connus à Québec. À cet égard, rappelons que d'entrée de jeu le sondage faisait un bref inventaire de la fréquentation de ces lieux.

Nous présentons brièvement les données recueillies à titre d'introduction. Une majorité importante des citoyens de la communauté urbaine de Québec déclarent fréquenter ou avoir fréquenté souvent ou quelquefois les sites suivants:

	Souvent	Quelquefois	S/Q
- le Vieux Québec	51	35	86
- les Plaines d'Abraham	41	36	77
- le Vieux Port	39	35	74
- la Terrasse Dufferin	36	37	73
- la Place Royale	32	35	67
- la Place d'Youville	30	35	65

Vieux Québec, Plaines d'Abraham et Vieux Port sont les plus fréquentés des citoyens. On peut donc penser, à la lumière de ces données, qu'un jour ou l'autre la Pointe-à-Carcy qui est déjà assez bien connue (88%) sera visitée au rythme des randonnées dans le Vieux Port. On pourra mieux juger de l'importance de la Pointe-à-Carcy en se référant aux données présentées dans les paragraphes qui suivent.

4.2 Notoriété et fréquentation de la Pointe-à-Carcy (Q.2-4a,b)

La Pointe-à-Carcy est connue par une très forte majorité (88%) de la population de la région métropolitain de Québec et elle a été visitée au moins une fois par deux Québécois sur trois (76%).

Alors que la notoriété varie peu selon les diverses variables socio-démographiques, la fréquentation augmente avec le degré de scolarisation:

- 16 années et plus	82%
- 13-15 années	5%
- 9-12 années	58%
- moins de 9 années	51%

Chez ceux qui connaissent la Pointe-à-Carcy, la fréquentation chute largement chez les personnes de 50 ans et plus (56% contre 79-84% chez les autres groupes d'âge).

4.3 Les visiteurs

Les visiteurs ont été soumis à une série de questions portant, non seulement sur l'importance des visites faites, mais sur des thèmes qui préoccupaient le Comité et que nous présentons dans les pages qui suivent.

4.3.1 Fréquence et moment des visites (Q.4c,g)

La très grande majorité des visiteurs se sont rendus à la Pointe-à-Carcy au moins une fois durant les deux dernières années.

La distribution obtenue est détaillée à la page suivante:

- aucune fois	4%
- 1-2 fois	32%
- 3-4 fois	17%
- 5-9 fois	15%
- 10 fois et plus	30%

N=272

On a fait en moyenne 14 visites en deux ans. Par ailleurs, la saison des visites demeure sans contredit l'été, suivie de l'automne:

- été	95%
- automne	48%
- printemps	40%
- hiver	9%

Et c'est l'après-midi (82%) et la soirée (80%) qu'on choisit surtout pour se rendre à la Pointe. Moins du tiers (31%) la visitent en avant-midi.

Quant à la durée moyenne de la dernière visite, elle a été de 2,4 heures, moyenne variant très peu d'un groupe à l'autre.

4.3.2 Les raisons de se rendre sur le site (Q.4d)

Dans l'ordre, les visiteurs se rendent à la Pointe pour:

- se reposer/se promener	52%
- voir des bateaux	4%
- entendre un spectacle	11%
- le restaurant	7%
- plus d'une raison déjà mentionnée	10%
- autres raisons	6%

On peut donc croire que la Pointe attire d'abord les promeneurs et ceux qui cherchent le repos et ceci chez tous les groupes interrogés: hommes et femmes, visiteurs assidus ou d'occasion, jeunes et vieux, etc.

4.3.3 Évaluation et appréciation globales de l'aménagement du site (Q5,7)

Le quart (26%) des visiteurs sont d'avis que la Pointe-à-Carcy est très bien aménagée alors que 18% pensent qu'elle l'est plus ou moins bien ou mal. La majorité (54%) la considèrent assez bien aménagée. Les plus scolarisés sont moins louangeurs que les moins scolarisés: 23% contre 30% disent qu'elle est très bien aménagée. Quant à savoir si on aime la Pointe-à-Carcy, 45% déclarent beaucoup, 47% assez et 6% peu ou pas du tout. Et sa cote d'amour est directement reliée au nombre de visites:

	Aime beaucoup
- 0-2 visites	33%
- 3-9 visites	36%
- 10 visites et plus	71%

Les plus âgés sont également plus "en amour" avec le site que les plus jeunes.

	Aime beaucoup
- 18-29 ans	33%
- 30-39	7%
- 40-49	51%
- 50 et +	56%

Les femmes semblent aimer davantage le site (49%) que les hommes (41%). On trouve enfin une forte relation entre l'évaluation positive de l'aménagement de la Pointe et la cote d'amour qu'on lui réserve.

La popularité de la Pointe-à-Carcy augmente avec le nombre de visites qu'on y a faites. Elle varie également selon l'évaluation qu'on fait de l'aménagement et la cote d'amour qu'on lui réserve.

	Visites
- 0-2	23%
- 3-9	34%
- 10 et plus	53%

4.3.4 Sentiment de fierté vis-à-vis le site (Q.8-9)

Quatre Québécois sur dix se sentiraient très fiers de faire visiter, le cas échéant, la Pointe à des amis, 54% assez fiers. Les groupes qui seraient les plus fiers sont les femmes (46%), les visiteurs assidus (59%), les 50 ans et plus (50%).

Si on analyse ce sentiment en fonction des diverses installations ou composantes de la Pointe, on observe les variations suivantes:

	Très	Assez	Peu/ Pas	NSP	Connais pas
- la promenade	43%	48%	4%	3%	1%
- l'Édifice des Douanes	23%	35%	14%	2%	18%
- l'Agora	49%	43%	5%	3%	1%
- les hangars	17%	33%	37%	6%	7%
- les Terrasses du Vieux-Port	29%	42%	22%	3%	4%
- les aménagements paysagers	31%	52%	11%	4%	2%
- l'Édifice du Havre	29%	43%	14%	7%	6%
- le bassin Louise	34%	51%	7%	5%	4%

La grande majorité semble connaître les divers points d'attraction de la Pointe-à-Carcy. Seul l'Édifice des Douanes n'est pas connu par plus de 10% des visiteurs, 18% ne la connaissent pas. Par ailleurs, c'est l'Agora et la promenade qui font l'objet de plus de fierté.

	Très	Assez	Très/Assez
- Agora	49%	43%	92%
- Promenade	3%	48%	91%
- Global	(40)	(54)	(94)

Les hangars font moins bonne figure avec 43% qui les déclarent ne faisant que peu ou pas objet de fierté.

4.3.5 Évaluation de certaines dimensions et composantes de la Pointe-à-Carcy (Q.10-11)

Nous avons vu précédemment que les visiteurs se font une image globale plutôt positive de l'aménagement de la Pointe (très bien aménagée 25%, assez bien 54%).

Lorsqu'on leur demande des précisions sur des aspects particuliers, on obtient toute une gamme de nuances dans leur évaluation:

- 68% sont d'avis que l'ensemble des édifices sur le site se marient bien les uns avec les autres alors que 27% pensent le contraire (37% des hommes contre 18% des femmes);

- 54% disent que l'ensemble des édifices du site se marient bien avec les édifices du vieux Québec (44% chez les hommes et 62% chez les femmes; 44% affirment le contraire). Les plus critique dans ce cas sont les hommes (53%), les visiteurs les moins assidus (49%), les plus jeunes (48%) et les plus scolarisés (51%).

- Côté espace réservé à diverses composantes comme les commerces, habitations, stationnement, etc., voici, en bref, l'évaluation qu'on fait de la situation actuelle.

À votre avis, y a-t-il à la Pointe-à-Carcy... d'espace réservé?

	Très	Juste assez	Pas assez	NSP	Connais pas
- aux commerces, boutiques	9	66	19	6	-
- habitations	13	61	15	8	2
- à la promenade	-	81	16	2	-
- aux activités culturelles	-	62	30	6	1
- aux activités récréatives	-	54	32	9	4
- aux activités maritimes	-	67	15	10	8
- à des bureaux administratifs	15	56	5	14	9
- au stationnement	3	35	55	6	-

Les opinions émises ici se doivent d'être interprétées à la lumière des autres réponses obtenues. On peut ainsi croire qu'à part le stationnement qui semble nettement insuffisant pour une majorité (55%), les autres aspects seraient généralement acceptables sauf que l'espace réservé aux activités culturelles et récréatives serait insuffisant pour environ le tiers des répondants. Dans les deux cas, aucun répondant ne pense qu'il y a trop d'espace. Les opinions sont plus partagées concernant les bureaux administratifs, les commerces et boutiques et les habitations.

Les partisans du statu quo pourraient s'appuyer sur les forts taux de "Juste assez" mais nous verrons plus loin que confrontés à des options d'aménagement (Question 17), les répondants optent davantage pour le changement que pour le statu quo.

Quant aux groupes les plus critiques, signalons dans chaque cas:

	Pas assez
- stationnement	jeunes (64%), assidus (62%)
- activités récréatives	jeunes (45%)
- activités culturelles	jeunes (41%), femmes (33%)
- commerces, boutiques	jeunes (26%)

4.3.6 Vocation maritime (Q.12)

C'est, de l'avis des personnes interrogées, la présence d'un parc qui serait l'élément le plus compatible (95%) avec la vocation maritime de la Pointe-à-Carcy.

Dans l'ordre, on observe les autres aspects soumis lors de l'entrevue (choix assisté):

- commerces (boutiques, restaurants)	82%
- habitations	60%
- hôtel	4%
- bureaux	51%

La présence d'un parc suscite l'adhésion très majoritaire de tous les groupes socio-économiques et culturels rejoints dans le sondage. Pour les commerces, on rejoint l'adhésion d'une forte majorité mais on observe des poches de résistance non négligeables chez les visiteurs assidus (26%), les plus âgés (25%), les plus scolarisés (19%).

4.3.7 La Pointe-à-Carcy: un lieu de détente, de promenade ou de loisirs? (Q.13)

Comparativement à trois autres lieux bien connus, nous avons voulu savoir où se situait la Pointe-à-Carcy comme endroit de promenade, de détente et de loisirs.

Les visiteurs lui donnent la première position comme lieu par excellence de promenade:

	Lieu de promenade
- Pointe-à-Carcy	31%
- Plaines d'Abraham	29%
- Terrasse Dufferin	21%
- Place Royale	16%
- Pas d'opinion	1%

Pour les loisirs, la Pointe passe en deuxième position et ainsi pour la détente.

	Lieu de loisirs	**Lieu de détente**
- Plaines d'Abraham	40%	52%
- Pointe-à-Carcy	35%	29%
- Terrasse Dufferin	10%	6%
- Place Royale	5%	10%
- Pas d'opinion	9%	2%

4.3.8 Le Fédéral doit-il céder du terrain? (Q.14)

La réaction a généralement été négative à l'idée que le gouvernement fédéral cède une partie de terrain de la Pointe-à-Carcy à l'entreprise privée pour que celle-ci construise des résidences (80% - non), des commerces (77%), des bureaux (84%).

Tous les groupes se sont montrés majoritairement négatifs à cette éventualité et, à cet égard, nous avons observé les mêmes réactions dans les entrevues de groupe effectuées quelques jours avant le sondage.

4.4 Visiteurs et non visiteurs qui connaissent la Pointe-à-Carcy (Q.15-17)

La dernière partie du questionnaire a été réservée à tous ceux qui connaissent la Pointe-à-Carcy, visiteurs ou non. Nous avons pensé que l'opinion des non-visiteurs qui connaissent le site pouvait apporter un éclairage additionel sur l'état de l'opinion par rapport à des scénarios plausibles d'aménagement formulés par le Comité et que nous avions soumis à une première évaluation qualitative lors des entrevues de groupe.

Pour se donner une meilleure idée des opinions des visiteurs et non-visiteurs qui connaissent la Pointe-à-Carcy, nous présenterons les visiteurs et non-visiteurs de façon distincte dans la présentation des données qui suivent.

4.4.1 Connaissance des travaux du Comité sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy

Près de la moitié des visiteurs (49%) et 28% des non-visiteurs interrogés ont entendu parler du Comité. On observe un écart important entre les deux groupes (36% contre 18%) en ce qui a trait à leur degré d'information sur les audiences publiques sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy.

4.4.2 Réactions aux scénarios d'aménagement

Quatre scénarios d'aménagement ont été présentés en alternance à tous ceux qui avaient entendu parler ou connaissaient la Pointe-à-Carcy, visiteurs ou non. Le scénario qui a connu la plus forte adhésion prévoit aménager un parc avec arbres, verdure, bassins d'eau et bancs.

La formulation précise des scénarios et le pourcentage d'accord et de désaccord à chacun apparait ici:

> **"Plusieurs suggestions et recommandations ont été faites par des citoyens et des groupes de Québec au Comité consultatif lors des audiences publiques. Je vais vous en présenter quelques-unes et vous me direz si vous êtes plutôt d'accord ou plutôt en désaccord avec chacune."**

		Plutôt d'accord	Plutôt en désaccord	N.S.P.
a) Construire un complexe résidentiel, commercial et administratif qui préserverait l'usage public des quais, de l'agora et de la promenade.	(V)	36	61	3%
	(N-V)	58	33	9%
	Total	41	54	4%

		Plutôt d'accord	Plutôt en désacord	N.S.P.
b) Aménager à la place de certains édifices actuels, un parc qui comprendrait des arbres, de la verdure, des bassins d'eau et des bancs.	(V)	91	8	%
	(N-V)	79	15	7%
	Total	88	10	2%
c) Établir une école navale de la marine pour la défence canadienne école francophone qui permettrait l'accès au quai, à l'agora et à la promenade.	(V)	57	39	3%
	N-V)	58	29	13%
	Total	57	37	6%
d) Conserver le site dans son état actuel.	(V)	62	35	2%
	(N-V)	67	12	20%
	Total	64	30	6%

V : visiteurs (N=272)
N-V: non-visiteurs (N= 75)

Les résultats pour chaque scénario chez les visiteurs et les non- visiteurs favorisent nettement le scénario "B" bien que les scénario "C" et "D" ne soulèvent pas une forte opposition. Le scénario "A" est fortement contesté par les visiteurs.

Les entrevues de groupe nous ont permis de constater que certains participants et visiteurs assidus du site préféraient vouloir conserver le site dans son état actuel, si on ne leur faisait pas connaître précisément les solutions de rechange. On exprimait le désir de connaître ces solutions avant de les accepter. Dans le doute, ils préféraient le statu quo. Ce réflexe peut expliquer en partie le taux d'accord au statu quo.

Quant à ceux qui privilégient davantage le scénario "B", il y a les femmes (92% contre 83% chez les hommes), les jeunes (97% contre 76% chez les 50 ans et plus). Les répondants de la ville de Québec sont également plus favorables au scénario "B" soit 94% contre 86% pour les citoyens des villes environnantes.

4.5 Pourquoi on n'a pas visité le site? (Q.18)

Au total 75 des 404 répondants connaissent la Pointe-à-Carcy mais ne l'avaient pas visitée pour diverses raisons dont la principale semble de "n'avoir pas eu l'occasion" de le faire (46%); 10% ne sont pas intéressés par le site, 8% ne savent pas où se trouve la Pointe-à-Carcy, 7% se disent trop âgés ou ont peur de s'y rendre et 6% ne "sortent pas beaucoup". Il s'agit là de la première raison fournie.

4.6 Profil des personnes interrogées (Q.A-E)

Nous présentons ici le profil des trois groupes de répondants et celui de l'ensemble. On observera cependant que le nombre de cas de ceux qui ne connaissent pas la Pointe-à-Carcy est relativement faible (N=51); il en est ainsi de ceux qui connaissent la Pointe mais ne l'ont pas visitée (N=81). Quant aux visiteurs, 272 ont été interrogés.

	Connaissent			
	Visi-teurs	Non-visiteurs	Ne connais-sent pas	Total
Âge moyen	39 ans	46 ans	44 ans	41 ans
Sexe: H	47%	48%	47%	47%
F	53%	52%	53%	53%
Scolarité moyenne	12 ans	11 ans	10 ans	11 ans

ANNEXE 1
RÉSULTATS SUR QUESTIONAIRE

1. Fréquentez-vous ou avez-vous déjà fréquenté souvent, quelquefois, rarement ou jamais les endroits suivants:

N=404	Souvent	Quelquefois	Rarement	Jamais	N.S.P.
- les Plaines d'Abraham	41	36	21	2	-
- la Terrasse Dufferin	36	37	16	11	-
- la Place Royale	32	35	22	10	2
- le Vieux Québec	51	35	10	4	-
- la Place Youville	30	35	27	7	-
- le Vieux Port	39	35	18	7	-

2. Avez-vous déjà entendu parler de la Pointe-à-Carcy qui est située sur le bord du fleuve?

N=404		
	oui	69
	non	30
	N.S.P	1

3. À quel endroit précis la Pointe-à-Carcy est-elle située?

N=273		
	dans le Vieux Port	43
	près de la traverse	6
	ailleurs: _____ (préciser)	17
	N.S.P	34

4. La Pointe-à-Carcy est située dans le Vieux Port, c'est là qu'on retrouve l'Édifice des Douanes, les Agoras, les Terrasses du Vieux-Port, les Hangars et le restaurant Aloha.

4a) Vous rappelez-vous avoir entendu parler de cet endroit?

N=404		
	oui	88
	non	9
	N.S.P	2

4b) L'avez-vous déjà visitée ou vous y êtes-vous déjà rendu?

N=353		
	oui	76
	non	22
	N.S.P	2

4c) Combien de fois l'avez-vous visitée durant les 2 dernières années?

Moyenne 14 fois

4d) Qu'est-ce qui vous attire le plus sur le site de la Pointe-à-Carcy? Est-ce:

N=272		
	voir des bateaux	14
	faire une croisière	—
	aller au restaurant	7
	entendre un spectacle	11
	vous reposer ou vous promener	52
	plus d'une raison déjà mentionnée	10
	autres raisons	6
	N.S.P	—

4e) L'avez-vous déjà visitée aux saisons suivantes:

N=272		**Oui**	**Non**	**N.S.P.**
	printemps	40	59	1
	été	95	4	-
	automne	48	51	1
	hiver	19	80	1

4f) L'avez-vous déjà visitée:

	Oui	**Non**	**N.S.P.**
en avant-midi	31	68	1
en après-midi	82	18	-
en soirée	80	20	-

4g) Combien de temps a duré votre dernière visite?

Moyenne 2,4 heures

5. Dans l'ensemble, diriez-vous que la Pointe-à-Carcy est présentement très bien, assez bien, plus ou moins bien ou mal aménagée?

très bien aménagée	25
assez bien aménagée	54
plus ou moins bien aménagée	10
mal aménagée	9
N.S.P.	2

6. De quelle façon vous rendez-vous habituellement à la Pointe-à-Carcy? Est-ce:

à pied	4
en voiture	73
en autobus	4
à bicyclette	8

7. Personnellement, aimez-vous... la Pointe-à-Carcy?

beaucoup	45
assez	47
peu	6
pas du tout	-
N.S.P.	

8. Seriez-vous peu, très fier, assez fier, peu fier ou pas fier du tout de faire visiter cet endroit à des amis?

très fier	40
assez fier	54
peu fier	4
pas fier du tout	1
N.S.P.	

9. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout fier de faire visiter ou montrer à des amis les endroits suivants situés sur la Pointe-à-Carcy?

N=272	Très fier	Assez fier	Peu fier	Pas fier du tout	Connais pas	NSP
- la promenade près du fleuve	43	48	4	-	1	3
- l'Édifice des douanes	23	35	14	2	18	7
- les constructions nouvelles comme:						
. l'Agora	49	43	5	1	-	3
. les Hangars	7	33	29	8	7	6
. les Terrasses du Vieux Port (Condos)	29	42	11	11	4	3
. les aménagements paysagers	31	52	10	1	2	4
. l'Édifice du Havre dans lequel se trouve le restaurant Aloha	29	43	12	2	6	7
- le Bassin Louise	34	51	6	1	4	5

10. À votre avis, l'ensemble des édifices qui se trouvent présentement sur le site de la Pointe-à-Carcy se marient-ils bien:

	Oui	Non	N.S.P.
- les uns avec les autres	68	27	5
- avec les édifices du Vieux Québec lorsqu'on jette un coup d'oeil d'ensemble	54	44	2

11. À votre avis, y a-t-il à la Pointe-à-Carcy présentement trop, juste assez ou pas assez d'espace réservé:

	Trop	Juste assez	Pas assez	Connais pas	N.S.P.
a) aux commerces, boutiques	9	66	19	-	6
b) aux habitations	15	61	15	2	8
c) à la promenade	—	81	16	-	2
d) aux activités culturelles	—	62	30	1	6
e) aux activités récréatives	—	54	32	4	9
f) aux activités maritimes	—	67	15	8	10
g) à des bureaux administratifs	15	56	5	9	14
h) au stationnement	3	35	55	-	6

12. À votre avis, la présence... est-elle compatible avec la **vocation maritime** ou de port de mer de la Pointe-à-Carcy?

	Oui	Non	N.S.P.
a) de bureaux	51	43	6
b) de commerces (boutiques ou restaurants)	82	15	3
c) d'habitations	60	35	4
d) d'un hôte	154	40	5
e) d'un parc	95	3	2

13. Lequel, parmi les endroits suivants, vous paraît à vous personnellement un lieu par excellence pour:

Est-ce: N=272	a) La promenade	b) La détente	c) Les loisirs
- Les Plaines d'Abraham	29	52	40
- La Place Royale	16	6	10
- La Terrasse Dufferin	21	10	5
- la Pointe-à-Carcy	31	29	35
- N.S.P.	1	2	9
- autres	2	1	-

14. Seriez-vous personnellement favorable à ce que le gouvernement fédéral cède une partie du terrain de la Pointe-à-Carcy à l'entreprise privée pour que celle-ci construise:

N=272	Oui	Non	N.S.P.
des résidences	15	80	5
des commerces	19	77	3
des bureaux	12	84	3

15. Avez-vous entendu parler du comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy qui a été constitué par le Ministère des travaux publics du Canada?

N=347		
oui	45	
non	55	
N.S.P.	-	

16. Avez-vous entendu parler par les médias ou autrement des compte-rendus, des audiences publiques sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy?

N=347	
oui	32
non	67
N.S.P.	1

17. Plusieurs suggestions et recommandations ont été faites par des citoyens et des groupes de Québec au Comité consultatif lors des audiences publiques. Je vais vous en présenter quelques-unes et vous me direz si vous êtes plutôt d'accord ou plutôt en désaccord avec chacune.

N=347	Plutôt d'accord	Plutôt en désaccord	N.S.P.
a) Construire un complexe résidentiel, commercial et administratif privé qui préserverait l'usage public des quais, de l'agora et de la promenade.	41	54	4
b) Aménager à la place de certains édifices actuels, un parc qui comprendrait des arbres, de la verdure, des bassins d'eau et des bancs.	88	10	2
c) Établir une école navale de la marine pour la défence canadienne, école francophone qui permettrait l'accès au quai, à l'agora et à la promenade.	57	37	6
d) Conserver le site dans son état actuel.	64	30	6

À CEUX QUI CONNAISSENT MAIS N'ONT PAS VISITÉ LA POINTE-À-CARCY, NON À Q.4b)

18. Pourquoi n'avez-vous jamais visité la Pointe-à-Carcy?

N=75	1ere mention		
		pas eu l'occasion	46
		sort pas beaucoup	6
		trop âgé	7
		sait pas où ça se trouve	8
		pas intéressé	10
		autres	9

POUR TERMINER, J'AIMERAIS QUE VOUS ME DONNIEZ:

N=404

A. Votre âge: Moyenne 41 ans

B. Le nombre d'années de scolarité que vous avez terminées?

N=347		
	moins de 9 années	12
	9-12 années	35
	13-15 années	29
	16 années et plus	23
	refus	1

D. Dans quelle ville demeurez-vous?

Québec
Sainte-Foy/Sillery
Ancienne-Lorette/Charlesbourg/Beauport
Cap-Rouge/Ville Vanier
autre: _____
(préciser)

E. Dans quel quartier de Québec est située votre résidence principale?
N=196

Basse Ville (St-Sauveur, Vieux-Québec, Cap Blanc, St-Roch)	28
Haute Ville (Montcalm, St-Sacrement, St-Jean-Baptiste)	24
Limoilou (Vieux Limoilou, Lairet, Maizaret)	17
Sect. des Rivières (Les Saules, Duberger, Neufchatel, Lebourgneuf)	31

ANNEXE 2
MARGE D'ERREUR ÉCHANTILLONNALE

Le degré de précision des résultats varie en fonction du nombre de cas dans l'échantillon final, c'est-à-dire le nombre de cas ayant répondu au sondage. Il varie également en fonction du nombre de cas dans chaque catégorie d'analyse. Voici, à titre d'indication, la marge d'erreur maximum pour des échantillons ou sous-échantillons de:

400	± 5,00%
350	± 5,34%
300	± 5,77%
250	± 6,32%
200	± 7,06%
150	± 8,16%
100	±10,00%
75	±11,54%

ANNEXE 3
SCÉNARIOS PRÉSENTÉS AUX 2 GROUPES DE DISCUSSION

Les scénarios qui suivent ont été présentés aux deux groupes (20 participants) interviewés avant le sondage. On peut constater les consensus et divergences exprimés. C'est à la lumière des commentaires faits à la suite de ce bref questionnaire que nous avons formulé les scénarios finaux inclus dans le sondage auprès de la population.

2) Plusieurs suggestions et recommandations ont été faites par des citoyens et des groupes de Québec auComitéconsultatif lors des audiences publiques. Je vais vous en présenter quelques-unes et vous me direz si vous êtes plutôt d'accord ou plutôt en désaccord avec chacune.

ALTERNER	**Plutôt d'accord**	**Plutôt en désaccord**	**N.S.P.**
a) Construire un complexe résidentiel, commercial et administratif privé qui préserverait l'usage public des quais, de l'agora et de la promenade.	—	20	—
b) Aménager à la place de certains édifices actuels, un parc qui comprendrait des arbres, de la verdure, des bassins d'eau et des bancs.	10	1	—
c) Établir une école navale de la marine pour la défence canadienne, école francophone qui permettrait l'accès au quai, à l'agora et à la promenade.	7	12	1
d) Conserver le site dans son état actuel.	8	11	1

Ministre des Communications

CANADA

Minister of Communications

L'honorable The Honourable

Marcel Masse

Monsieur Gilles Boulet
Président du Comité consultatif
sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy
Québec

Cher monsieur,

Intéressé à approfondir notre connnaissance des racines du Québec et d'en assurer l'illustration, il m'a toujours paru étonnant, pour ne pas dire incongru, que dans le réseau muséal canadien, aucune institution ne porte spécifiquement, particulièrement au Québec, sur la période historique dite "de la Nouvelle-France". Il y a là, à mon sens, une omission flagrante qui touche au coeur même de notre identité.

La conscience du passé nourrit l'identité présente. Le regard du présent sur les vestiges du passé redonne vie à ces expériences vécues antérieurement, les revêt d'un sens qui parle aux contemporains. D'où l'extrême importance des musées, des archives et des institutions patrimoniales pour maintenir vivantes ces racines qui nous disent qui nous sommes. Or, de la Nouvelle-France, le grand public n'a qu'une vision fragmentée, souvent pointilliste, sans rapport avec le vécu de la grande majorité des immigrants qui ont risqué l'Atlantique et bravé l'Amérique du Nord.

Quitter un pays civilisé, peuplé, relativement riche et au climat tempéré comme la France; se lancer sur l'Atlantique parfois déchaîné sur de petits voiliers fragiles et insalubres, braver la faim, la soif et la maladie; dans un climat rude et sur une terre où il fallait arracher d'abord la subsistance, errer ou faire souche, durer, s'établir, essaimer, développer une vraie société. Voilà quelques-unes des tâches herculéennes et pourtant journalières qui attendaient les colons débarquant en Nouvelle-France.

Pourquoi un Musée de la Nouvelle-France à Québec même? Parce que Québec, joyau du patrimoine mondial, est un monument vivant: elle représente un ensemble physique et culturel qui recouvre quatre siècles de présence française en Amérique. A cause de la vieille ville elle-même, du site et des richesses innombrables dans ses institutions, Québec est l'endroit idéal pour servir de centre d'interprétation de cette implantation française sur ce continent, au moins jusqu'au 19e siècle et même au-delà. C'est un symbole politique, militaire, religieux, culturel, physique même, à la mesure et à la beauté du vaste continent dont il protégeait l'entrée.

Qu'illustrerions-nous dans ce musée? Ce qui intéresse les contemporains. Par exemple, aujourd'hui, la vie quotidienne, les moeurs, les coutumes, sans oublier cependant les grands facteurs de civilisation, le cadre politique et religieux ainsi que les forces économiques. La ville de Québec compte une multitude de vieilles institutions, avec de très riches collections. Un Musée de la Nouvelle-France pourrait présenter des artefacts et quelques documents provenant de ces riches collections inexploitées et des richesses non moins considérables d'autres institutions tant canadiennes que québécoises ou privées. Ces artefacts s'enrichiraient mutuellement de leur confrontation en un seul lieu et de textes d'interprétation adéquats. En fait, ce musée deviendrait un préalable qui permettrait ensuite de mieux apprécier les nombreux autres musées répartis dans la ville.

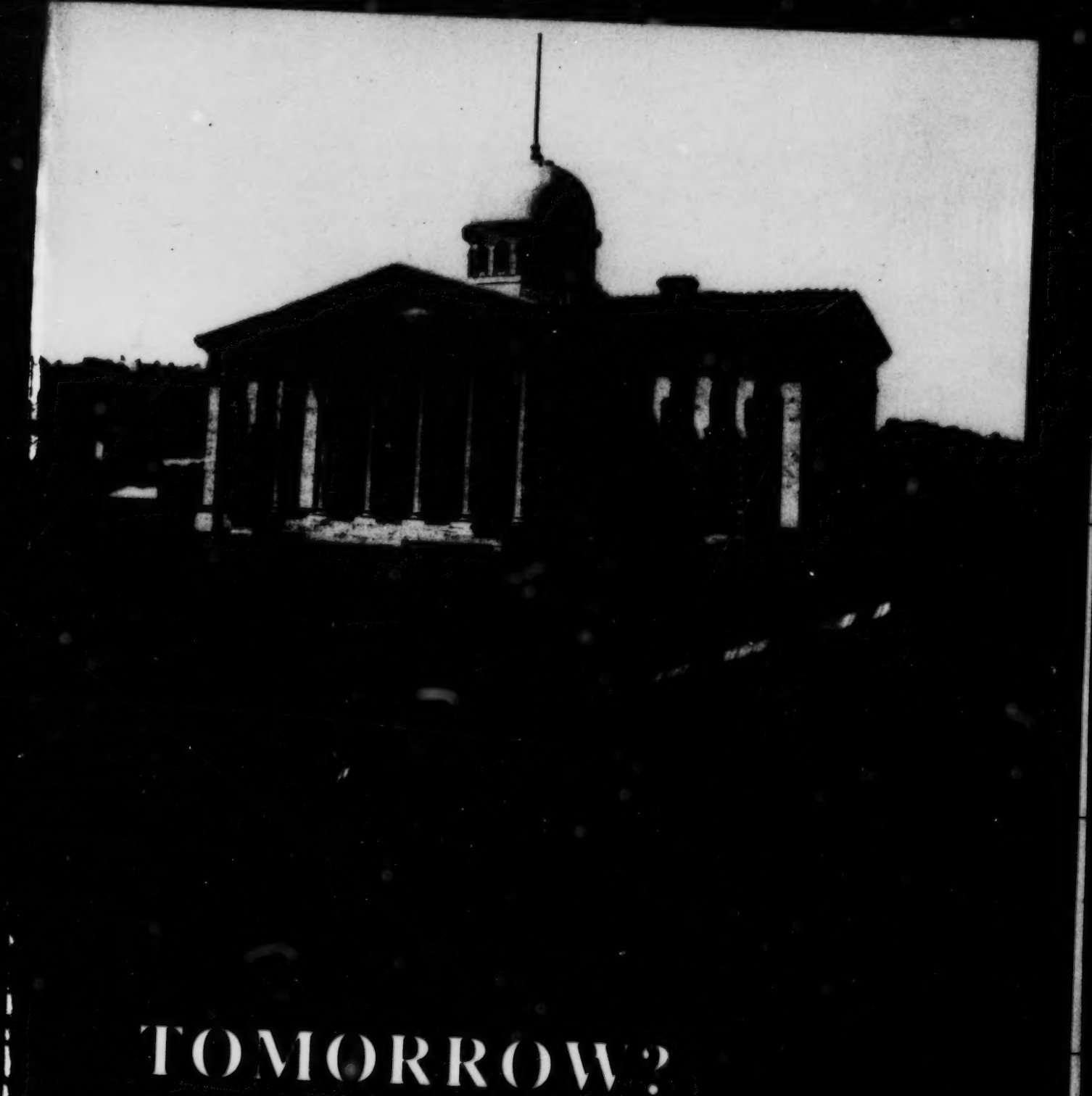
Pour accueillir ce nouveau musée, l'édifice de la Douane m'apparaît l'endroit idéal puisqu'il borde le fleuve Saint-Laurent, surnommé à l'époque le "boulevard du pays", et est situé à proximité de l'endroit où se sont établis les premiers colons. Construit au milieu du XIXe siècle, il demeure encore de nos jours, au dire même des spécialistes de l'histoire architecturale, un des plus beaux édifices de Québec.

Prise globalement, l'hypothèse que j'évoque ainsi s'insère dans la problématique du Musée canadien des civilisations.

Je souhaite que les membres de votre comité, qui ont la tâche importante de revoir l'aménagement de la Pointe-à-Carcy, aient l'occasion d'étudier cette approche et en tiennent compte dans leurs recommandations.

Je vous invite à communiquer avec moi si vous désirez en discuter plus avant et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Marcel Masse



TOMORROW?

REPORT OF THE ADVISORY COMMITTEE
ON THE FUTURE
OF [illegible]

Proofreader: Gisèle Tremblay

Photos: National Archives of Canada
Quebec National Archives
Bellemare Langlois
Pierre Fortin
Quebec Museum
Port of Quebec
"Le Soleil"

Graphics: Graphidée

Printing: Les Impressions J.L. inc.

TOMORROW?

REPORT OF THE ADVISORY COMMITTEE
ON THE FUTURE
OF POINTE-À-CARCY

90-05940/

Acknowledgments

The Advisory Committee on the Future of Pointe-à-Carcy wishes to express its heartfelt gratitude to Micheline Charlebois-McKinnon, Director, Crown Corporations Directorate, Public Works Canada, for her unflagging support, likewise the following people in the same department: Yves Fleury, Regional Manager, Property Management Services; Robert Borne, Property Administrator; André Langlais, Regional Chief, Special Operations, and Dominique Myrand, secretary. We would also express our sincere thanks to Claudette Lambert, secretary. Without their dedication, the Committee could not have fulfilled its mandate.

Membership of Committee

Gilles Boulet, chairman
Assistant to the President of the University of Quebec

Carole Fernet
President, Carole Fernet and Associates Inc, landscape architects

Clément Richard
President/Director General, Lavalin Communications Inc

Jean Baillargeon, secretary
President, DSO Concept Inc. consultants in public affairs

Comité consultatif sur l'avenir de la Pointe-à-Carcy

Advisory Committee on the future of Pointe-à-Carcy

September 29, 1989

The Honourable Elmer MacKay
Minister of Public Works
Sir Charles Tupper Blvd
Ottawa, Ontario
K1A 0M2

Dear Mr MacKay:

The Advisory Committee on the Future of Pointe-à-Carcy has the honour of submitting to you the report you requested in your letter of March 30, 1989.

As you yourself recommended, we held broad consultations with all the organizations and persons concerned with the evolution of the valued piece of land near which the City of Quebec was born.

The persons and groups that appeared before the Committee expressed their points of view with exemplary propriety and clarity, for which we were most grateful. Showing the greatest respect for the opinions of others, the speakers, sometimes with a certain passion, made an invaluable contribution to our deliberations.

While keeping in mind the objectives that you set for us, as well as the various aspects of the mandate you gave us, we listened carefully to the opinions expressed at the hearings and considered them searchingly. Finally, we conducted a personal examination with as much objectivity as possible of Pointe-à-Carcy. We visited the entire site, mingled with the crowds, asked people for their opinions and searched through all the available documentation.

We would also like to mention how invaluable the co-operation received from officers in your Department was in the work we had before us. Without them we would have never completed the task.

It is our heartfelt wish that this report will meet your expectations and enable, as you wrote in your letter, "the people of the Quebec City region to reach a consensus" on the vocation of Pointe-à-Carcy.

Yours truly,

The members of the Committee:

Gilles Boulet, President

Carole Fernet

Clément Richard

The basis for development must now be quality of life, the attraction of the blue expanse of the river, the visual features of the surroundings and the scenery, public accessibility...

(Ref. GIRAM)

TABLE OF CONTENTS

Foreword	13
Introduction	15
PART ONE: THE ISSUE	
Chapter I: Description of the Site	18
Chapter II: Historic Overview	24
Chapter III: Public Hearings	33
Chapter IV: A Popular Site	38
PART TWO: CRITICAL ANALYSIS AND RECOMMENDATIONS	
Chapter V: Six Development Principles	46
Chapter VI: A Threefold Vocation	52
Chapter VII: Specific Projects	75
Chapter VIII: Administrator	82
Conclusion	85
List of Recommendations	88
APPENDICES	
1. Letter from the Honourable Elmer Mc Kay	93
2. List of briefs	95
3. List of private consultations	99
4. Public rearings	101
5. Opinion poll (Sorecom)	103
6. Letter from the Honourable Marcel Masse	125

FOREWORD

On September 20, 1988, the federal Minister of Public Works, Stewart McInnis, ordered a moratorium on development at Pointe-à-Carcy in the Old Port of Quebec City. He did so at the request of the Minister responsible for the Quebec City region, Pierre Blais, and of other MPs, acting on concerns raised publicly by many citizens, notably through the Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port, a coalition for the Protection of the Old Port.

On March 30, 1989, with the moratorium still in effect, the new federal Minister of Public Works, Elmer MacKay, announced the creation of an Advisory Committee on the Future of Pointe-à-Carcy. Pierre Blais, Solicitor General, Minister responsible for Agriculture and Minister responsible for the Quebec City region, announced the Committee's mandate and membership.

According to the terms of the mandate, the site is delimited as follows: on the east by the St Lawrence River; on the north by the outer Louise Basin; on the west by a line running along Dalhousie Street, between Louise Basin and St André Street, then behind the John Munn, Louis Pratt and René-Nicolas Levasseur buildings; and on the south by the Terrasses du Vieux-Port, the Dalhousie parking lot and Chouinard Wharf.

In formulating its recommendations, the Committee was to take into account the following objectives:[1]

- respect those elements of historic value, the Pointe being part of a world heritage site;
- ensure public access to the site;
- promote the opening rather than the closing off of views;
- propose a vocation capable of generating a level of social and economic activity consistent with the site's character and promoting its nautical, tourist, recreational and cultural potential;
- consider the possible disposal of the land by the federal government.

The Committee had four to six months to hold public hearings and file its report.

The hearings were held on June 12 to 22, 1989, and resumed for one day as a result of special circumstances on July 21. During this time, the Committee received 60 briefs and heard 54 individuals and groups.

The members of the Committee were impressed with the quality of the briefs, the conviction of the participants and the orderliness of the discussions. Within the terms of their mandate, they took the views expressed into account in drafting their recommendations.

[1] As formulated by the Hon Pierre Blais at a press conference on March 30, 1989.

The Committee also took into consideration various physical, environmental and financial constraints. These, in fact, determined the scope of its proceedings.

The proceedings were not limited to public hearings (Chapter III). The Committee fleshed out its inquiry through private meetings (list appended) and archival and historical research. It commissioned a public opinion poll and two group interviews with residents of the greater Quebec City area (Chapter IV, full report appended). It compiled a press clipping file and an impressive body of documentation. It also conducted, as such a subject requires, a careful visual appraisal of the site.

The Committee wishes to thank all those who have followed its progress, especially those citizens who took the trouble to draft and submit briefs. Lastly, it hopes that these public deliberations on the future of Pointe-à-Carcy will soon produce tangible positive results at the site.

INTRODUCTION

The recent history of Pointe-à-Carcy is a glaring example of the kind pell-mell development one generally tries to avoid: abandoned lots, deserted warehouses, an endless line of studies and unrealized plans, stopgap measures, hasty initiatives, political wrangling, wavering policy making, controversial developments. Between the escarpment and the river, unchanging.

This is neither a study nor a plan. It seemed to us that in the general confusion it was essential to restore some semblance of order. This is why, in the first part of the report, we start by presenting the facts, only the facts: what the site is, what it was, what people want to do with it, what people think.

Do we at least know what we are talking about? What is Pointe-à-Carcy? what state is it in? What are its features? how did they come to be? how are they connected? And what about the neighbouring areas? These are all questions dealt with in the *Description of the Site* (Chapter I).

But space is never more than a passive product of time. In the public debate, the ghost of history, no longer present in the popular mind or in the schools, suddenly appeared like an unexpected visitor to haunt the banks of the St Lawrence. The history of Pointe-à-Carcy, inseparable from that of the Lower Town and port, is comprised of fascinating episodes which are the source of living affirmations otherwise lacking in relief. Our *Historic Overview* (Chapter II) traces that history.

Whether they lived in the distant or recent past, and although political responsibility and influence has shifted from one group to another at various times over the years, it is the inhabitants of Quebec City who have shaped this history. And again in this day and age, we have seen the most diverse crowds and groups express their passion for Pointe-à-Carcy, either by methodically setting out their visions of its future, as described in *Public Hearings* (Chapter III), or by spontaneously flocking to it for their enjoyment and pleasure, because it is *A Popular Site* (Chapter IV).

Once the facts have been gathered and classified, a choice must be made. This is the thrust of Part Two. We chart the general direction: *Six Development Principles* (Chapter V). On the basis of these principles, we envisage for Pointe-à-Carcy *A Threefold Vocation* (Chapter VI), which would entail a series of transformations on the site.Finally,in the light of these same principles, we examine the *Specific Projects* (Chapter VII) submitted to us and the various authorities from which must emerge the *Administrator* (Chapter VIII).

PART ONE:
STATUS OF THE ISSUE

C H A P T E R I

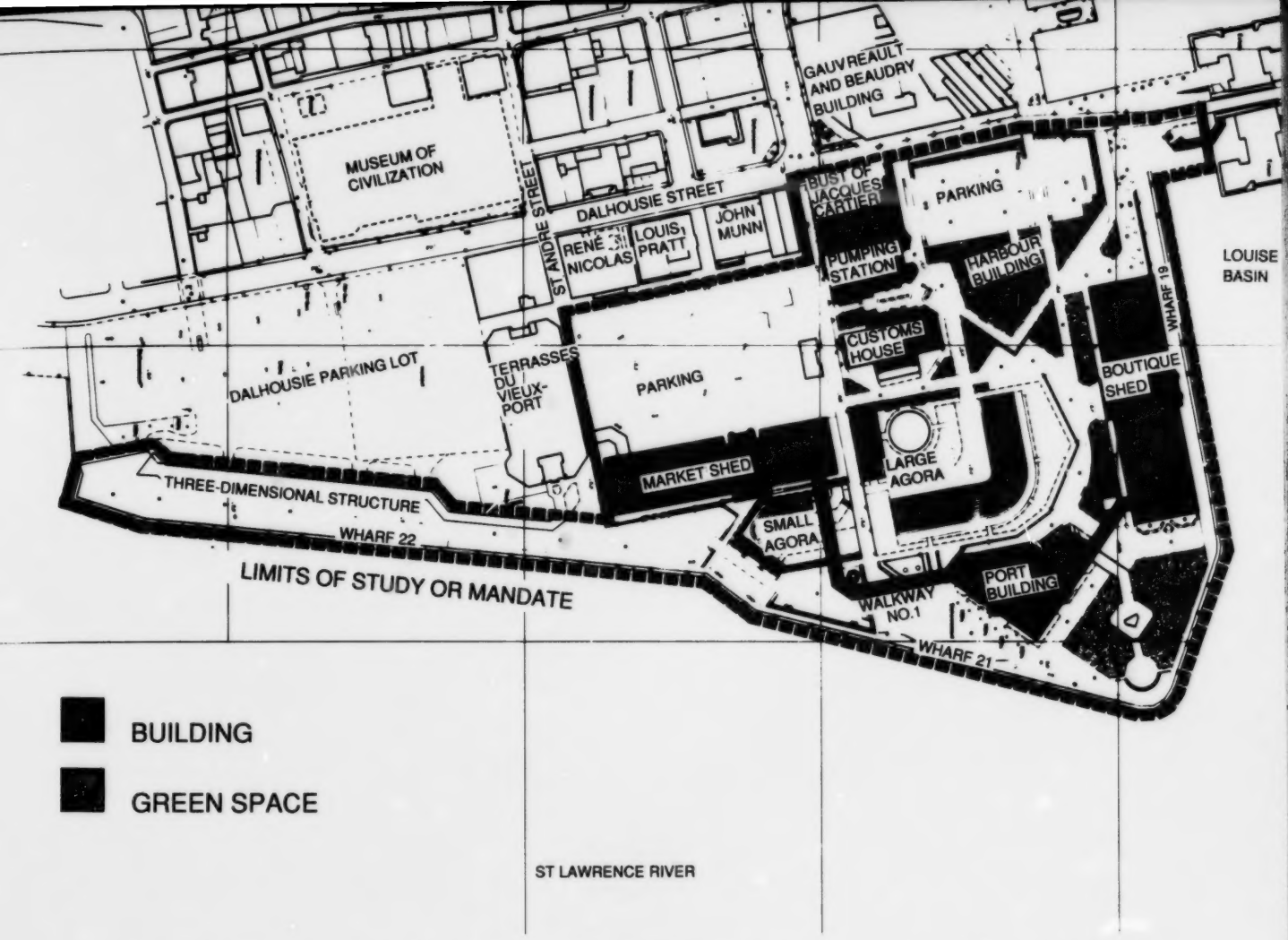
DESCRIPTION OF THE SITE

Pointe-à-Carcy is the name for that part of the Old Port between Dalhousie Street and the St Lawrence River and between Chouinard Wharf and Louise Basin. It has a total surface area of 87,000 square metres. The northeast corner extends into the river like an arrow pointing to Lévis (*ill 1*).

ill 1 Pointe-à-Carcy

Adjacent to the historic quarter built on the terraced foot of the ramparts, Pointe-à-Carcy offers the observer standing at its tip a rich panorama of land and water: in one direction, a wide expanse of river downstream from St Romuald all the way to Ile d'Orléans; in the other, the whole northeast side of the headland, above whose old rocks, in the few remaining places where the view is not blocked, loom the turrets of the Château Frontenac, the bell tower of the Séminaire and the mansard roofs of the port town.

Composed of fill, the point was gradually built out into the river as the port of Quebec, born in the cove whose outline is still formed by Marché Champlain Street, extended its wharves outward toward l'Anse-au-Foulon in one direction and the mouth of the St Charles River in the other. Even now it is primarily a section of the Old Port: port services occupy two of its historic buildings and cruise ships tie up at its wharves to disembark passengers who immediately spread out into the narrow streets around Place Royale.



ill 2 The present layout of Pointe-à-Carcy

On Pointe-à-Carcy proper (***ill 2***), there is a disparate collection of buildings and facilities differing in style as well as age and function: two open-air theatres with ornamental ponds; two Victorian freestone buildings; four reconstructed office buildings fronting onto Dalhousie Street; two former warehouses converted into commercial sheds; three outdoor parking lots; a promenade along the wharves; a luxury residential building; a triangular building on the northeast corner; three small, paved squares; and various secondary structures (walkways, pergola, observation tower).

Useful in describing and examining the site, and for this reason often referred to in discussing the visual features surrounding the site, the buildings on Dalhousie Street, the Terrasses du Vieux-Port and the Dalhousie parking lot, just south of it, are not included in the Committee's mandate, and thus no recommendation concerning them will be made.

Visiting Pointe-à-Carcy

Someone wishing to visit the site could start at the Museum of Civilization and walk in three different directions successively.

Going north on Dalhousie Street, he would first pass by the row of office buildings: Flynn-Rivard, John Munn, Louis Pratt and René-Nicolas Levasseur; then, crossing St- André Street, he would notice a small lawn beside the pumping station with a solitary bust of Jacques Cartier on a pedestal; finally, he would walk by the parking lot in front of the Port of Quebec building and a small, paved squared with no decoration.

Going around the square and turning right, he would walk eastward alongside the vast Boutique shed located beside Louise Basin and then cross a rounded square that forms the interior angle of the promenade.

Again turning right and facing south, he would walk along the river, passing the observation tower, the Harbour Building with its walkways, the small Agora, attached to the Market shed, the Terrasses du Vieux-Port and the adjoining parking lot, which an embankment and pergola made of red tubing separate from the wharf in front of the Museum of Civilization.

He could also cross through the centre of Pointe-à-Carcy by walking along St André Street, which in this part of the city connects Dalhousie Street to the wharves. At the corner of Prince de Galles Street, he could admire the group of buildings of particular architectural interest consisting of the pumping station, the Port of Quebec building and the Customs House clustered around a small, shady park.

In front of the main entrance to the Customs House, on the street side, there is a aluminum shelter concealing the air conditioning system on the northeast corner of a large parking lot that looks like a vacant lot. On the river side are the tiers of seats of the large Agora surrounded by a high fence, only part of which can be seen through and which is erected each summer to control access to shows for which admission is charged.

The two sheds and Harbour Building

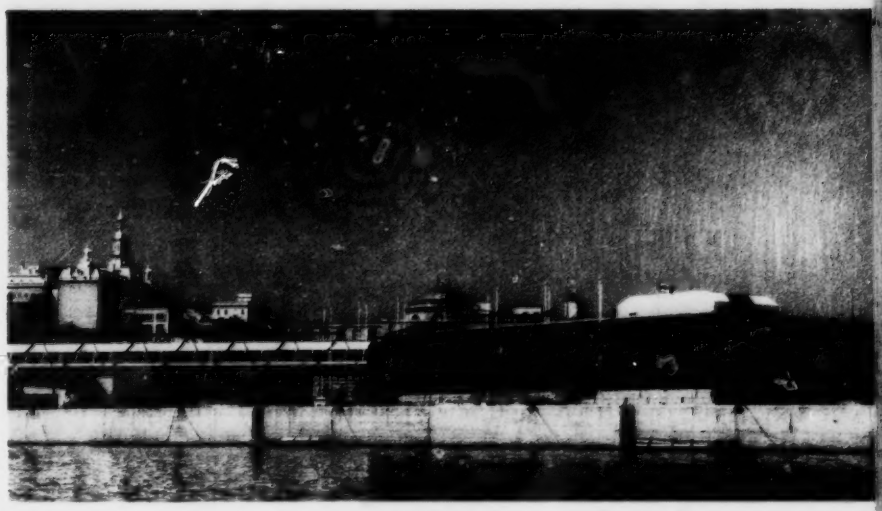
Forming a triangle beside the river are two sheds converted for the 1984 festivities and a triangular building of a different design constructed especially for the occasion using the same materials.

The Boutique shed is on the northern edge facing Louise Basin and, across it, the elevators of the grain terminal. The shed contains 7,000 square metres of rental space on two levels, most of it vacant. It was built from old Warehouse 19, of which the structure and timbers have been retained. The outside of the shed is a vast parallelepiped covered with aluminum and glass.

Further south, on a perpendicular line broken by the enclosure of the large Agora and facing the river is a second shed of a similar form but smaller in size. Converted from old Warehouse 8, the Market shed, as its name suggests, was designed to house a public market. Its 4,250 square metres of usable floor space, approximately 30% of which is a mezzanine, was intended for the sale of market garden and horticultural products. Instead, in addition to a lot of vacant space, it houses a restaurant, a drop-in centre for retired seamen and, during the tourist season, snack bars for passers-by.

Covered walkways connect the upper levels of the recycled sheds to a matching triangular appendage, the Harbour Building (***ill 3***), which covers the tip of the Pointe. It was designed and located to protect the Agora on the northeast. Originally intended for gourmet dining, the Harbour Building has also fallen into disuse, and its 3,200 square metres of floor space are occupied by an ordinary restaurant and a few offices.

Flanking the Harbour Building on the left is a square metal tower with four levels. This combined observation tower and billboard rises 28 metres into the air.



ill 3 The Harbour Building

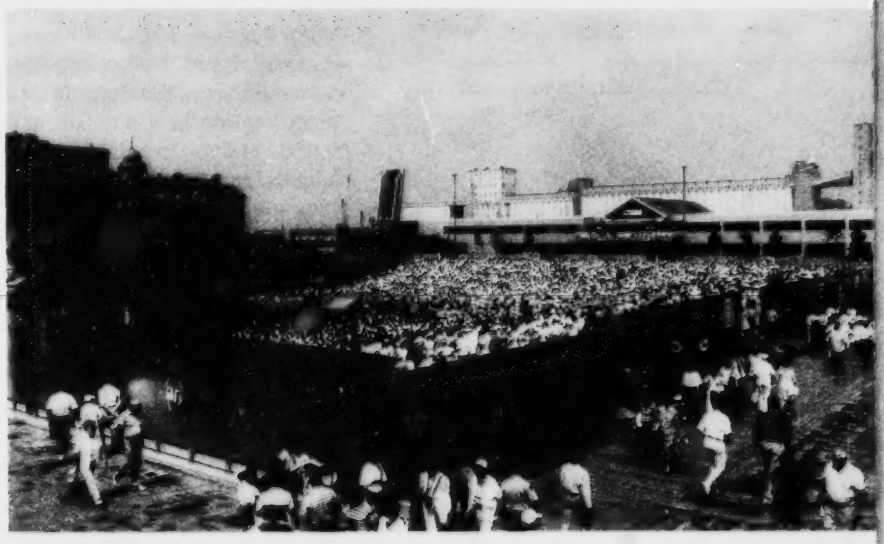
The theatre basin

In an excavation at the foot of the Customs House are two open-air theatres graced with ornamental ponds. They are reminders of the old tidal basin where waves used to lap the steps of the Customs House.

The theatres were given the name "agora," which is confusing because an agora in ancient Greece was a large square in a marketplace where popular meetings were held. The two agorae of Pointe-à-Carcy, however, are tiered theatres dug into the ground, and all summer long the large Agora is encircled by a fence, which means passers-by have to walk around it. The fence is composed of 164 opaque panels and 58 sections of red wire-mesh.

ill 4 The Large Agora

The large Agora (***ill 4***), designed to seat 5,500 persons, occupies all the central space in front of the Customs House and is bounded on the other three sides by the backs of the two sheds and the Harbour Building. The stage, which faces northeast, abuts onto the stairway to the Customs House. The audience sitting on the tiered seats have their backs to the river and Louise Basin. The ornamental ponds are a reminder of the former function of the site. An automatically controlled roof, which can be seen above the fence, opens and closes over the stage like the top of a hamburger bun.



The small Agora, with its modest 800 seats, is situated in the extension of the large Agora in front of the north wing of the Market shed. In fact, it is at the entrance of the old basin which has disappeared under the promenade of Wharf 21. The stage faces inland and the audience looks out over the river. An overhanging waterfall to the right and two ponds spill over into the pond of the large Agora underneath the wharf road. Accessible at all times, the small Agora is used for cultural activities: free entertainment is provide throughout the day during the summer.

The group of old buildings

In the west central part of Pointe-à-Carcy is a group of three stone buildings of special architectural interest jammed between the Agora and the parking lots. Two of the buildings have undeniable historic value (***ill 5***).

ill 5 The old buildings

The most imposing, the Customs House, was constructed in 1860 and restored in 1981. it is the work of the English architect William Thomas, who designed it in the neo-classical style in vogue in the middle of the last century. It is one of the most beautiful examples of this style in Canada. In 1972 the Historic Sites and Monuments Board of Canada declared the building to be of national architectural significance.

Its elegant main entrance on the long side of the building facing the river consists of a Roman portico with a pediment standing on six freestone Doric columns. The roof is topped by an octagonal dome, which replaced the one destroyed by fire in 1909. The windows, with surbased arches, are decorated in the Italian style, as are the walls with their projecting masks.

With its foundations on the river bed, the building has a basement, ground floor and two upper storeys, the second of which was added on the inside when the roof was rebuilt following the fire. It has 3,000 square metres of floor space, and Customs still has its offices there.

Separated from the Customs House by a small green space, the Port of Quebec building was constructed in 1913 on the site of a grain elevator that had burned to the ground. It was designed in the Empire style characteristic of the late Victorian era and has been carefully maintained over the years.

The pumping station dates from 1948 and belongs to the City of Quebec. Under its attractive stone exterior, it serves as a reminder of the sewage. Built on the site of the old Seamen's Institute, it was designed to blend in architecturally with the other two old buildings. Approximately 50% of its total volume is underground and houses the pipes and much of the machinery. Two modern treatment plants will open in 1992, rendering the pumping station obsolete.

Open space

Buildings cover most of the surface of the point, leaving only two parking lots, three wharves with their promenade, three small paved squares, a park, a lawn, an embankment and a few flower boxes as open space.

In the southwest section, the buildings along Dalhousie Street, the Terrasses du Vieux-Port and the Market shed form a horseshoe in the centre of which is the large parking lot with 300 spaces. It is open only on one side, facing the Customs House and the pumping station. The small 60-space parking lot in the northwest section, on the contrary, is open on three sides, facing Dalhousie Street on one side, the Gauvreault and Beaudry building on another and the Old Port café-théâtre on the third.

ill 6 The promenade along the wharves

Pointe-à-Carcy is bordered by three wharves connected by a continuous promenade (***ill 6***) that runs from the small craft harbour in the northwest to the southern tip of the Old Port. Wharf 19, on the pier, is used for landing by vessels coming in through Louise Basin. The southern corner of the entrance from the river to the basin was rebuilt as a point. Wharves 21 and 22 were reconstructed in a straight line extending 15 to 45 metres farther out into the river and are now used for tying up cruise ships.

A three-dimensional structure called a pergola and an embankment with a lawn separate Wharf 22 from the Dalhousie parking lot. This barrier was erected on purpose. The Museum of Civilization, the view from which is blocked by the pergola, was built subsequently. The network of tubes that constitute the pergola is similar to others spread out over the site. Together they are intended to evoke an image of a modern port for the handling of petroleum and ore products.

The lawn and small garden around the Customs House, along with the embankment on Wharf 22 and a few isolated areas here and there, are the only green spaces on Pointe-à-Carcy.

HISTORIC OVERVIEW

Originally, Pointe-à-Carcy was only a pile of rocks on the bank at the bend in the shoreline where the St Charles River flows into the St Lawrence. In fact, it was first called Pointe aux Roches (Rocky Point).

At that time, the shoreline followed the contour of the cliffs more closely, and the water came right up to the houses along the river in the area where one now finds Champlain St, Marché Champlain St, the Batterie Royale and St Pierre St, from where they gradually joined Sous le Cap St.

Pointe aux Roches completely separated this narrow beach on the St Lawrence, which hemmed in the old Lower Town, from the wider beach to the northwest on the St Charles, where the Palais quarter and the St Roch faubourg later grew up.

The dry land, which came to connect the two areas, was extended by successively building dykes and filling in the land on the sand bars, both to expand the Lower Town, which tripled in surface area, and to augment the port facilities.

Before this, Quebec extended along the cliffs from Cap aux Diamants to Cap du Sault au Matelot and along the beach from Cul de Sac to Pointe aux Roches. Cul de Sac was the name for the end of the cove (in front of the Chevalier house) that marked the southern edge of the town on a strip of dry land up against the cliffs (Petit Champlain St). L'Anse aux Barques, as it was called, was filled in in 1853 to create the Champlain market. It formed a point to the east on which the Batterie Royale was set up.

At the other extremity, Pointe aux Roches, located under Cap du Sault au Matelot, marked the northern boundary of the Lower Town. Subsequently renamed Pointe-à-Carcy, it owes its name to Guillaume Pagé known as "Quercy," the pronunciation of which was corrupted to "Carcy."

In 1695, this Lower Town merchant, who was also a shipbuilder, brewer and edge-tool maker, bought the lot that ended at Pointe aux Roches. He built a house on the site where the Pagé-Quercy house now stands. He lived there for seven years before buying the Coulonges seigneury in Sillery.

Pointe aux Roches became "la pointe de Quercy," or--in common parlance--"la Pointe-à-Carcy." A little street just before the locks, De Quercy St, where the Port of Quebec building now stands, is a reminder of this era.

The French Regime (1608-1759)

From its foundation,[2] when it was only a fortified trading post, Quebec opened onto the river, the sole communication route with France and the other gateways to the continent. The first Habitation de Champlain (Place Royale) looked directly onto the natural harbour where small boats landed bringing supplies and men from the sailing ships anchored offshore.

It was here, at l'Anse aux Barques (Place du Marché Champlain), that the first port sprang up; it was called Cul de Sac port.

When settlers began arriving in the mid-seventeenth century, Quebec had already developed the characteristics it would conserve until the end of the last century: it was a trading, storage and shipbuilding centre whose economy depended on the port and shipping.

Its location at the head of the estuary and the shape of its shoreline with its many coves where ships could easily anchor destined it for this role. Quebec would remain the largest port in the country and a port of entry to the whole of North America as long as sailing ships dominated the seas.

Sea-going ships stopped at Quebec and did not go further up to St Lawrence, the channel being unnavigable for ships with large tonnage. The city served as a storehouse for imported goods (wine and spirits, oils, spices, fabrics, candles, silverware), which were later hauled in small boats to the rest of the colony. It was also the central point to which all exports (fur, wood, wheat) were brought before being transferred onto sailing ships for the long trip to the home country.

The government, religious communities, the East India Company and merchants from all over the colony covered the Lower Town with buildings between the market square (Place Royale) and the port. The first streets, Notre Dame, Sous le Fort and later St Pierre, formed the core of the town where soon the stately homes of the notables were built.

In addition to maritime traffic, river navigation became important. Farmers from Ile d'Orléans and the surrounding area came to sell their produce at the market. People came from Montreal and Trois-Rivières to do business. Besides its permanent residents, the young capital already had a sizable floating population. During the shipping season, Quebec was filled with all the excitement of a port city.

The preponderance of the shipping trade stimulated the first industry in Quebec, shipbuilding. Shipyards grew up in the coves along the St Lawrence and the St Charles.

At the same time as the Lower Town was developing south of Pointe-à-Carcy, northwest of it was growing the Palais quarter, so called because the intendant had his house there, as the archaeological digs on St Nicolas St have revealed. In the decade between 1730 and 1740, a stone pier, two wharves and a basin were built.

Between the Palais quarter and Pointe-à-Carcy, l'Anse de la Canoterie served as a landing spot for firewood and a shipyard for small boats.

As early as 1683, the town began to encroach on the river bed. In 1679, Sault au Matelot St was opened up, running along the foot of the cliffs. On the St Charles side a few houses appeared on the narrow strip of land between

---

[2] For both the french and British regimes, the main source of information was the following :
J. Hare, M. Lafrance et D.-T. Ruddel, *Histoire de la ville de Québec, 1608-1871*, Montréal, Boréal/ Musée canadien des civilisations, 1987

Canoterie and Sault au Matelot. The Sous le Cap lane was opened but the link between the Lower Town and the Palais quarter would not be built until 1740.

In the 18th century the town spread southward by developing the strip of land along the Cul de Sac to Cap aux Diamants: Champlain St extended De Meulles toward l'Anse aux Mères beyond the Près de Ville faubourg, where the sailors and fishermen lived.

The town grew for geographic and commercial reasons but it also grew for military ones. The first wharves in the Lower Town were platforms for cannon: hence emerged the Batterie Royale and the Batterie Dauphine.

The British Regime (1759-1867)

The 30 years of stagnation that followed the British conquest hardly changed the face of Quebec at all. But at the turn of the century the first signs of renewed vigour appeared, heralding the golden age.

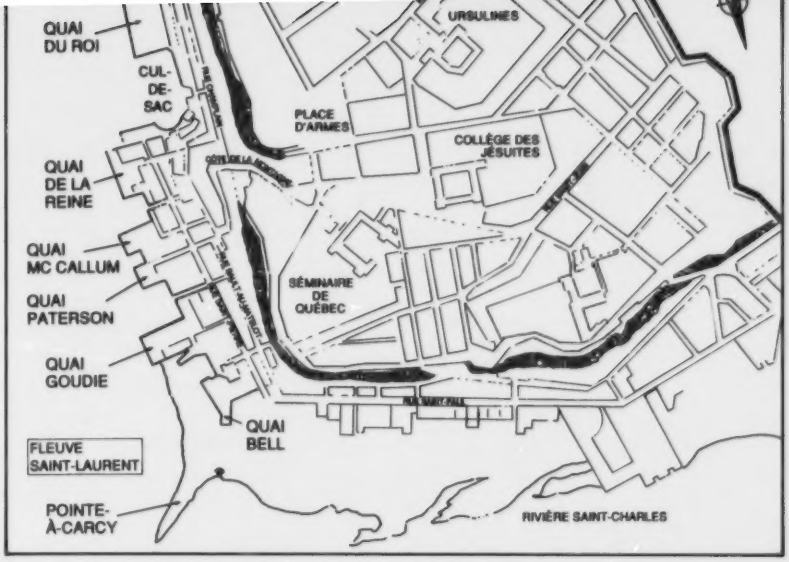
Trade between Great Britain and its former American colony resumed. In Europe, Napoleon's continental blockade against England deprived it of its usual source of timber, the Baltic, at a time when it needed timber for its war fleet. England turned to Canada, which became its main supplier.

These changes brought rapid expansion to the port of Quebec based on the export of forest products and shipbuilding. Long booms of logs were floated by "cajeux" downstream from Lake Ontario and the Ottawa and Richelieu rivers to Quebec, where they were kept in the many coves of the St Lawrence before being loaded onto ships for Europe. In 1810, 500 of the 613 ships that stopped at Quebec were loaded with white pine. On some days there were nearly 200 sailing ships anchored of Quebec three or four deep over a distance of six miles.

Shipbuilding became a vital industry, and today one of the administration buildings on Dalhousie St on Pointe-à-Carcy is named after one of the first shipbuilding entrepreneurs, John Munn.

The port was reorganized. From 1785 to 1804, the number of wharves was doubled (from 11 to 20). The port expanded out into the river. St Pierre St no longer ran along the shoreline. Some wharves were extended out as far as 500 feet by filling in the intervening area. Champlain St was lengthened westward to John Munn's shipyard at l'Anse aux Mères. As the port developed, the Lower Town became less of a residential area: the proportion of the population that lived there dropped from 35% (1795) to 21% (1818).

These trends continued until the middle of the century, when the port of Quebec reached its heyday. From 1815 to 1850, the number of ships calling at the port jumped from 200 to 1,300 per season. It was not unusual for 50 to drop anchor on the same day. In 1830 Quebec ranked third on the continent for tonnage: after New York and New Orleans but before Boston (***ill 7 and 8***).



ill 7 Map of the port of Quebec, according to E Bennet, 1822

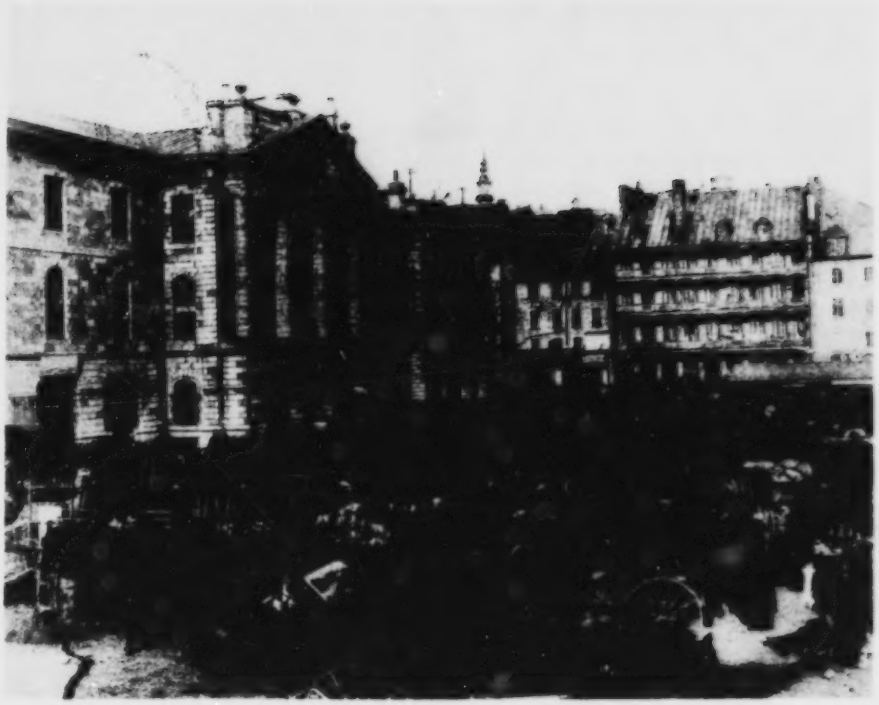
ill 8 Quebec City seen from the Goudie Quay, James Pattison Cockburn (photo: Quebec Museum)

From 1822 to 1842, the port capacity was boosted from 29 to 39 wharves. The whole shoreline, from l'Anse Victoria to Pointe aux Lièvres (peninsula that forms the bend in the St Charles River), was covered with facilities. There were some 20 lumber yards spread out from l'Anse au Foulon to l'Anse Victoria.

From 1829 to 1842 the British built permanent wharves on Pointe-à-Carcy; they extended St Pierre and Dalhousie streets and opened Bell and Arthur streets. Landing stages stretched from Marché St Paul to Pointe-à-Carcy. Cul de Sac was still the main landing place for boats bringing people and goods to the market.

There were also 16 shipyards, including 12 on the St Charles, one at Cul de Sac and one a l'Anse au Foulon. Sixteen ships were built in 1838, 45 in 1840 and 52 in 1847. This industry employed 2,800 workers.

During this period of growth the port also saw the arrival of many immigrants, especially Irish immigrants forced from their homeland by famine beginning in 1815. Quebec became their port of entry. Between



ill 9 The Champlain Market about 1860 (photo: Quebec National Archives)

1829 and 1865 a million Irish immigrants -30,000 a year- arrived in Quebec City. Most of them were on their way to Ontario and the United States. All the same, they accounted for 60% of immigrants from the British Isles to Quebec City during that period; in fact, they made up one quarter of the population in 1830. They lived mainly on Champlain St, where a cholera epidemic broke out in 1832.

The port gradually changed appearance. The City of Quebec acquired the Cul de Sac harbour in 1853 and filled it in with the debris from the legislative buildings, which had burned down, in order to build the Champlain market and wharves (***ill 9***). During the same period the Finlay market, with its great staircase leading down into the river, was built further north. And, in 1856, the new Customs House with its basin and wharves was built.

But adaptation to the changes was slow. The mayor, taking up the idea that James George had put forward ten years earlier, proposed building a modern port facility at Pointe-à-Carcy. The Legislative Assembly studied the plan. By the time that the work finally began, in 1875, the port of Quebec had already begun to decline.

Confederation

Various factors, stemming from the industrial revolution and political realignment, precipitated the decline.

The advent of the steamship took the shipyards in Quebec City by surprise. The railway snatched markets from river transport, and service was introduced on the South Shore 15 years before it came to Quebec City. The opening of a channel in the St Lawrence made it possible for ocean-going vessels to travel upstream to Montreal. England abolished its preferential tariffs and began trading with the United States. The demand for forest products shifted to milled lumber. Finally, after much hemming and hawing, the choice of Ottawa as the capital of the Canadian confederation led to the departure of government officials followed not long after by British military personnel.

In 1868, the shipyards in Quebec City produced 70 ships, employed 5,000 people and were the livelihood of half the population. Four years later, most of them had to shut down. The industry had not adapted to the new

technology needed to build steel ships. Similarly, the port facilities became obsolete and access roads to the port were not properly maintained.

To give the port a fresh boost, the Quebec Harbour Commission was established and in 1875 began major work in the estuary of the St Charles River. At the end of Pointe-à-Carcy, which had been extended with fill, an outer basin, breakwater, inner basin connected to the outer one, and deep-water wharves were built. Princess Louise of England opened the facilities in 1881 and gave them her name.

Modernization continued over the next few years. A drawbridge was built between the two basins, and sheds, warehouses and grain elevators were constructed. From 1920 to 1940, thanks to the grain trade, the Old Port enjoyed a period of renewal, but its role in Canadian grain exports remained minimal. The opening of the St Lawrence Seaway in 1959 completely changed the traditional vocation of the port, since ocean-going vessels were now able to go all the way to the Great Lakes.

The reorganization needed to adapt the facilities to modern requirements and technologies, notably container shipping, required more and more space, and the port gradually moved both up- and downstream from the Old Town to l'Anse au Foulon (1931) and Beauport (1970).

It was at this time that questions began to be asked about the deserted area of the Old Port and its place in overall urban development. The sector was deteriorating: disused railway tracks and warehouses, dilapidated buildings and the inner basin half filled in. No one went there, or indeed thought it a safe place to go, and the area fell into neglect.

Dreams and reality (1970-1989)

The recent history of Pointe-à-Carcy can be summed up as an attempt at reconversion punctuated with studies and plans, most of which were never carried through.

The City of Quebec was the first to put forward a proposal, as part of its plan for the redevelopment of the Old Town (1970). Professors Pierre Larochelle and Denise Piché wrote that the idea of re-establishing links with the river was presented in the form of images that call to mind the town as it once was, when the shoreline was an integral part of its hustle and bustle.

Subsequently, all proposals came from the federal government, owner of the site.

1. Urbex-Québec project (1974)

In 1974, a leak to the newspaper Le Devoir revealed the existence of a study entitled Projet Urbex-Québec. The newly established federal Department of Urban Affairs, that had commissioned the study, had two objectives: to implement experimental urban planning projects ("Urbex" is the contraction of " urb anisme ex perimental"); and to develop federal government land instead of selling it (the Old Port is federal property).

The report proposed for the Old Port, including Pointe-à-Carcy, building a 250-room hotel, a naval school, a campus for 300 to 400 students affiliated with Garneau CEGEP and 650 housing units including 300 for students. In addition, there were plans for an oceanographic research laboratory and museum, a kindergarten and elementary school, a recreational centre and community centre. There was also to be 700,000 square feet of office space, 150,000 square feet of commercial space and an underground parking lot for 2,000 vehicles.

The project called for a total investment of $71.5 million, and it was estimated that annual commercial and residential rental income would be $7.5 million.

The Urbex project provided for the conservation of five existing buildings: the Customs House, the Port of Quebec building, the pumping station, Warehouse 19 (beside Louise Basin) and the Gauvreault-Beaudry building.

Priority was to be given to pedestrian traffic through an avant-garde electric minibus network that was to cover the whole area.

The revelation in Le Devoir created a huge stir. The Urbex project heralded federal government involvement in a field until then exclusively within the jurisdiction of the provinces. Nothing came of the project, but it did arouse interest on the part of the general public and decision-makers in the development of urban sites that had fallen into neglect.

2. Parks Canada project (1977-78)

Another development plan put forward by Parks Canada in 1977 gave back to Pointe-à-Carcy its recreational and administrative functions. Recreational, by proposing parks at the east (now the Agora and Harbour) and west (Dalhousie parking lot and Terrasses du Vieux-Port) ends of the point. Administrative, by proposing office space where the sheds are today. The port functions were to be concentrated on the north pier and outer basin.

The residential zone was to be reduced considerably so as to facilitate movement about the site. In keeping with the size of buildings in the Old Town, a 300-unit residential development was to be built to the southwest of the inner basin, an area outside the purview of the study.

The site was to be surrounded by green spaces, including the banks of the river, and the old buildings were to continue to be used for public purposes. In addition, and oceanographic research centre and port services building were to be constructed. Plans were to build a parkade behind the Gauvreau and Beaudry Building.

Upcoming elections frustrated the plan.

3. Urban Affairs project (1979)

In 1979 the federal Department of Urban Affairs returned to the attack with a $42-million investment plan. It called for, among other things:
- rebuilding of the wharves on Louise Basin;

- restoration of historical buildings (Customs House and Port of Quebec) on Pointe à Carcy;
- construction of federal government office space;
- building of 300 low- to middle-income housing units;
- setting up of a maritime historic centre;
- laying out of green spaces and recreational areas;
- feasibility study for a regional oceanographic centre.

The same year, the Canada Ports Corporation received special grants to rebuilt the wharves. The old wharves, which had formed a broken line facing south, were rebuilt in a straight line from the point farthest out into the river, and the empty space was filled in, giving the wharves their present appearance.

4. Pluram project (1979)

In 1979 the same Department make public a development master plan commissioned from Pluram. The plan provided for the conversion of the Old Port by stages, from Louise Basin to Pointe-à-Carcy, with investments of between $100 and $150 million.

Priority was given to restoring the old buildings (Customs House and Port of Quebec) and renovating the administrative buildings and old warehouses. The plan then called for emptying Louise Basin of the fill that had been used in 1974 to build a 475-berth marina encircled by bicycle paths. Where the Agora and Harbour building are now located, provision was made for a park, as in the 1977 plan.

Pluram's project included administrative space, as in 1977, and in addition an archaeological laboratory where the Market shed now stands. The site on which the Boutique shed now stands was to be made into a place for public rather than administrative activities.

5. 450th anniversary plan (1981)

After several years of neglect, the Old Port and Pointe-à-Carcy came to life again with the approach of the festivities to commemorate the landing of Jacques Cartier in North America. In preparation for the 450th anniversary, the federal government carried out work worth $130 million, and this changed the face of the area considerably.

The Canada Lands Company (Vieux-Port de Québec), established in 1981, was in charge of the operation. Its first task was to restore the historic buildings: Customs House, Port of Quebec, pumping station. The next step was to build the facilities necessary for the festivities, which added an entirely new element to previous redevelopment plans. It was at this time that the Old Port took on its main present-day features: Agora, sheds, networks of tubes and a parkade (later to become the Terrasses du Vieux-Port).

The redevelopment made possible the subsequent cruise ship tourism, which made Pointe-à-Carcy a port again. Cruise ships tie up at wharves 21 and 22; yachts cross the two basins on their way to the marina. All this activity attracts strollers.

6. Privatization project (1984)

In the fall of 1984, the election of a new government led to a change in direction for the Société du Vieux-Port. In December of the same year the Minister of Public Works authorized the corporation to sell the federal property under its administration.

On the basis of this authority, the new board of directors first offered the Pointe-à-Carcy site to the Quebec government and the City of Quebec. They were not very interested, however, in taking over a site the annual operating expenses ($2 million) of which at the time were five times greater than the expected revenue ($400,000).

The Société du Vieux-Port therefore turned to the private sector, inviting it through calls to tender to submit development projects. The operation consisted in two stages:

- The construction of residential condominiums on top of the parkade and administrative condominiums out of the Igloo building (1985). Thus Terrasses du Vieux-Port was born.
- The construction of a residential, administrative and commercial complex (1987), which was originally to contain a hotel as well, but the City of Quebec was opposed to this.

The first stage was carried out at the time that UNESCO declared the historic district of Quebec City to be a world heritage site (December 30, 1985). The northern boundary of this protected district crosses Pointe-à-Carcy and includes the land on which the Terrasses du Vieux-Port is built.

One of the reasons given by Unesco for its decision to declare the historic area of Quebec City a world heritage site is that it constitutes, with its citadel, its fortified Upper Town, its port and old quarters, a coherent whole. The idea of coherence between the Old Town and the Old Port would be taken up often.

The second stage aroused a lively controversy. Many of its opponents joined together to form the Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port, a coalition for the preservation of the Old Port. The Coalition called for and obtained a moratorium and public consultation. Accordingly, on March 30, 1989, at the request of his colleague responsible for the Quebec City region, the Minister of Public Works of Canada established the Advisory Committee on the Future of Point à Carcy.

The development projects that followed one another over the years emphasized building and other real estate development, with littel stress put on reactivating the seaport. Since the wharves were reconstructed in 1979, and especially since the 1984 festivities, Pointe-à-Carcy has once again become a busy port where cruise ships come to anchor.

With respect to the choice of vocation for the foreseeable future, the revival or port and nautical activities is a determining factor on a par with the emergence of the site as a favourite spot for strolling and relaxing.

C H A P T E R I I I

PUBLIC HEARINGS

The 54 briefs presented at the public hearings from June 12 to 22, 1989 in Quebec City dealt with all the issues raised by the development of Pointe-à-Carcy. The Committee compiled data on the viewpoints expressed on each such issue (see cumulative table in Appendix 3).

This compilation is for information purposes only, as not every group offered an opinion on every issue, and some groups proposed several alternatives on a given issue. It does, however, provide for a ready review of the points of view argued before the Committee by successively highlighting the site's constituent features and elements. The figures in parentheses designate the number of briefs in favour of each option.

1. The site's vocation

1.1 Public and recreational vocation (54)

There was unanimity on the need to preserve Pointe-à-Carcy's public character and recreational function. Indeed, everyone acknowledged that the public had taken to the site since the festivities of 1984, clearly because of the access to the river it afforded, and that development had to proceed accordingly.

Some (6) went still further, proposing to make the site attractive year-round by installing sports facilities, mostly related to relaxation and recreation activities associated with water, eg: swimming pool, skating rink or slide, or quite simply a sports centre.

The following principles and objectives should govern the realization of a well thought-out development plan for the Old Port:
1.Public accessibility to the river and the site as a whole;
2.Exploitation of the nautical vocation and the recreational and tourist potential.
(Ref. Ordre des architectes du Québec)

1.2 Nautical and harbour-related vocation (29)

This function, which is realistically inescapable, was endorsed by the groups heard. Emphasis was placed on the feasibility of developing international cruises and river excursions. A maritime interpretation centre was proposed. It was agreed that harbour activities were important to the region's economy and that Pointe-à-Carcy, at the centre of the port, had a special role to play.

The design of the site should be based on its basic features, i.e. that fact that it is a point, link, port of call and sea front. Grafting on a shopping area or any commercial or other development that ignores the function of the site and adjacent areas would be artificial and unsightly, short-lived and harmful.
(Ref. Revue Maritime l'Escale)

An educational function presupposes specific facilities consistent with the goal sought and clientele targeted.
(Ref. Société Linéenne)

1.3 Educational (23) and tourism (21) functions

The educational and tourism functions aroused the same level of interest. They were seen as complementary to the previous ones.

To develop Pointe-à-Carcy's potential in this area, it was proposed that existing buildings be converted to new uses, in particular to house interpretation centres (12), exhibits and museums, daycare centres, schools and visitor information services.

The Old Port is a site steeped in history and therefore commands the greatest respect and the greatest care when it comes to developing it. Like all North Americans, we are learning slowly to develop and live in our cities in historical continuity. The historic port vocation of the site should be preserved and adapted to present conditions.
(Ref. Geography professors, Laval University)

1.4 Heritage and history (9)

Few briefs mentioned this vocation, but this is because the heritage buildings at Pointe-à-Carcy are under no threat: there are no projects afoot involving alterations to them.

Preserving the individual buildings, however, is a far cry from developing the site to make the most of them, and many groups stressed that protecting the architectural heritage and safeguarding the entire site and its future should be closely linked.

In the same spirit, people were anxious to protect the historic setting of Pointe-à-Carcy, i.e. the Old Port and the Old Town, the greater part of which was designated by Unesco as a world heritage site.

Any new development on the site of the Old Port of Quebec near the Customs House necessarily has serious negative external effects that reduce the value of the cultural heritage of all Canadians.
(Mr Yvan Roy)

In this connection, the Terrasses du Vieux-Port were frequently denounced as a blunder that should never be repeated unless there is the possibility of a subsequent remedy. A number of people stressed that the design of the structure, like that of the sheds and the Harbour Building, ran resolutely counter to the historic architecture of the district, especially that little known gem, the Customs House.

1.5 Residential vocation (14)

Independently of publicly announced projects, in particular the Perez-Rocois plan (3), a number of participants (11) would accept various kinds of housing of varying densities on the site as long as volumes are kept reasonable.

The space is not needed for housing. Of course, the situation would be different if Quebec City had nowhere to grow and had an urgent need for space. Such is far from being the case. Indeed, the infrastructure of greater Quebec area can provide enough housing for the people until the year 2050, even supposing that the city experiences significant population growth.
(Ref. Société historique de Québec)

In support of their choices, most of them pointed to past experience: for a long time, the Old Port had been abandoned, its warehouses sitting empty and its streets deserted. Under these conditions, housing would be likely to bring renewed vigour and greater safety to the area and give it life round the clock. Some also said that it is time to include low-cost housing as well as luxury apartments to avoid creating an affluent ghetto.

Twice as many (30) were opposed, however, and they claimed that housing would be inconsistent with port and recreational activities. The already limited space accessible to the public would be reduced still further. The noise of ships docking, the whistles of tugboats and the echoes from shows at the Agora or from the crowds of spectators would disturb residents tranquillity. Privatization, even if only partial, would threaten public access to the waterfront.

The Terrasses du Vieux-Port, it is argued, exemplify this contradiction: it have generated real estate speculation, blocked views, usurped public space and generated exasperation toward harbour users.

Every street-level dwelling is a kind of look-out post that provides a minimum of safety for local pedestrians and tourists. Urban areas that are uninhabited after office or store hours are like deserted ghost towns where people on foot at night feel unsafe.
(Ref. Mr Jean Cimon)

1.6 Administrative (7) and commercial (4) functions

According to those favouring an administrative or commercial vocation, the presence of boutiques, offices or even a hotel would make Pointe-à-Carcy viable in the short term. This argument also applies to housing.

It is assumed that private enterprise, wishing to make the most of this coveted site with access to the river, would be quick to occupy space and that the authorities would benefit: the federal government, as owner of the site, by passing on maintenance costs to other parties, and the City of Quebec by collecting property taxes from this new base.

Maintaining access to the river and allowing the construction on Pointe-à-Carcy of large buildings (housing, business establishments, services) is contradictory and contrary to the natural, public vocation of this exceptional site.
(Ref. Les Éditions Continuité)

Opponents, however, are equally numerous (10), and they point out conversely that as Quebec City's commercial capacity is limited, these new businesses would compete with those of the surrounding district, just as suburban shopping malls once drained away custom from downtown stores. Alternatively, the viability of the new ventures would be hurt by this proximity, if one judges from the disastrous experience of the two sheds recycled for 1984 and since left largely unoccupied.

2. Features of the site

2.1 The Agora (15)

The Agora is the most widely appreciated facility at Pointe-à-Carcy, though there are some who advocate that it be closed or moved (7). It is the only open-air theatre in Quebec City with a capacity of 5,000 to 6,000. It boasts a fine stage, equipped with the latest technology, and acoustics and a field of view suitable for films as well as live shows. It has been criticized, though, for its uncomfortable seating and the intrusiveness of the panels that hide the facade of the Customs House and block the view.

Opponents claim that the Agora, though useful in itself, has no place on the site: it detracts from the Customs House, whose forecourt is cut off; it is underused, unprofitable and noisy.

2.2 The two sheds and the Harbour Building (10)

Participants at the public hearings showed a great deal of interest in the Boutique and Market sheds and the Harbour Building, which symbolize the commercial failure that followed the 1984 festivities: some people (10) demanded their demolition, while others (10) were resigned to their continued existence, provided that they could be converted.

Though opinions on their fate may appear divided, this is because many people who have little affection for them doubt that permission would be given to demolish them or have qualms about such measures, which they associate with wastefulness. They would like to see them converted, for lack of any alternative, and this is where the vote is divided.

The Perez-Rocois plan, as presented, calls for replacing the buildings, which presupposes their demolition. The Board of Trade and Industry of Metropolitan Quebec pointed out that demolition is often less costly than leaving a building to fall into decay.

Those who want to find new uses feel that the buildings might be viable given the numbers of visitors to the site, especially in summer. The seasonal imbalance, however, remains an obstacle: maintenance costs, particularly heating, rise at exactly the time when business slows down.

A city known for its romantic image is cut off from the river by a double ray of bluish light. In my opinion, this is another serious negative external effect that spoils the character of the Old Port and Quebec City as a whole.
(Ref. Mr Yvan Roy)

2.3 The Pergola

This three-dimensional structure of red tubing was roundly vilified each time it was mentioned (16). It obstructs the view and disfigures the site, and it serves no useful purpose. Demolishing it, which would cost very little, would greatly enhance the aesthetics of the site.

2.4 Parking (8)

Although Pointe-à-Carcy already has three parking lots, many groups insisted that there was a shortage of spaces for cars and wanted more. In order to accommodate their demand to an environmentally sensitive development, several of them proposed building more spacious underground parking areas under the open-air ones, thus preserving the surface for the site's primary vocation.

The Board of Trade and Industry of Metropolitan Quebec already has plans for such a project for the existing parking lot between the Pergola and the Museum of Civilization.

Exploit the nautical and aquatic features of the site by laying out green spaces that are more natural and less urban.
(Ref. L'Association des architectes paysagistes du Québec)

2.5 Landscaping (19)

All the briefs strongly emphasized the public character of Pointe-à-Carcy, and there was a desire see it still further adapted to strolling and relaxation. This led to a concern for landscaping (19): a public park, pools, footpaths, bicycle paths, etc.

3. Site management

3.1 Responsibility

The choice of an authority to oversee the planning and development of Pointe-à-Carcy was a common concern of all the groups heard.

The great majority would like to see management of the site entrusted to a public authority (44), in accordance with the need previously expressed to preserve its public character, but this is where the consensus breaks down. Under this general heading, there are six different authorities to be considered: Parks Canada (16), the City of Quebec (10), the Quebec Urban Community (8), the Government of Canada (4), the Government of Quebec (3) and the Port of Quebec (3).

Various factors were adduced in support of these preferences. Parks Canada's experience in developing and maintaining sites to be preserved inspired confidence. The City of Quebec was favoured for the coherence of its planning action, but it is distrusted too because it has already declined to take over the site and because it is believed to be vulnerable to pressure from property developers. The Quebec Urban Community was favoured by those who insist on the site's regional vocation. Some people felt that the federal government might be too distant and that this might produce a skewed perception of the public interest.

Private enterprise none the less has its champions (8), who feel that the site could be commercially viable and who remarked in passing on the slowness of the governments now in power to develop Pointe-à-Carcy. Others tend to favour a non-profit agency (6).

3.2 The decision-making process

Over and above the governing authority, there is concern about the decision-making process. It was pointed out that the present layout of the site was designed for the sole purpose of one event, Quebec 1534-1984, and that this was done in great haste. It was therefore recommended that any further development be based on a master plan, surveys and feasibility studies (12). It was considered important that those in charge be required to operate openly, in such a way that the public is kept fully informed and able to make its opinions known in a timely fashion.

A POPULAR SITE

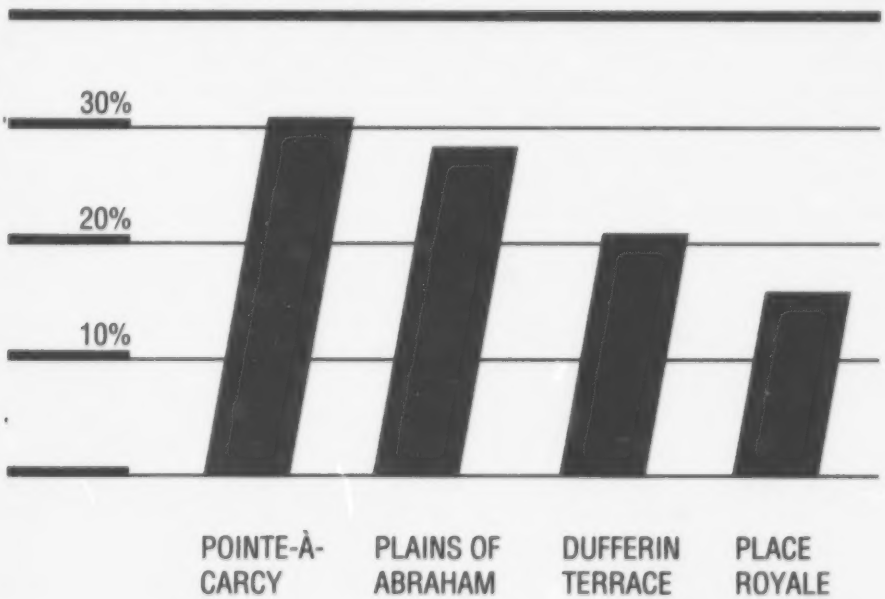
Many of the groups presenting briefs at the hearings claimed to be speaking for the general public in justifying their vision of Pointe-à-Carcy. However, although various polls have been conducted on the Old Port in general, none has dealt with Pointe-à-Carcy specifically.

The Committee, with offices at the Pointe, in the Harbour Building, could see for itself the steady flow of strollers on the wharves in the fine summer weather. It was, however, impossible to measure the flow with any accuracy, particularly for the purpose of comparison with Quebec City's many other attractions. The Committee also needed to test various hypotheses for Pointe-à-Carcy's future.

With these considerations in mind, Sorécom was commissioned to conduct a poll to determine scientifically the popularity of Pointe-à-Carcy and the state of opinion on its current or future form. Sorécom was chosen because it is a company based outside the city, and it was important to dispel any impression of preconceived ideas or involvement in the lively discussions of recent years over the fate of Pointe-à-Carcy.

The interviews were conducted from Montreal by telephone between August 4 and 11, 1989 with 404 residents of the Quebec City region, i.e. 60% of the sample chosen, which represents an acceptable response level for the vacation season. Two group interviews had been conducted in advance to test understanding of the questionnaire.

Table I Visitor preferences: strolling



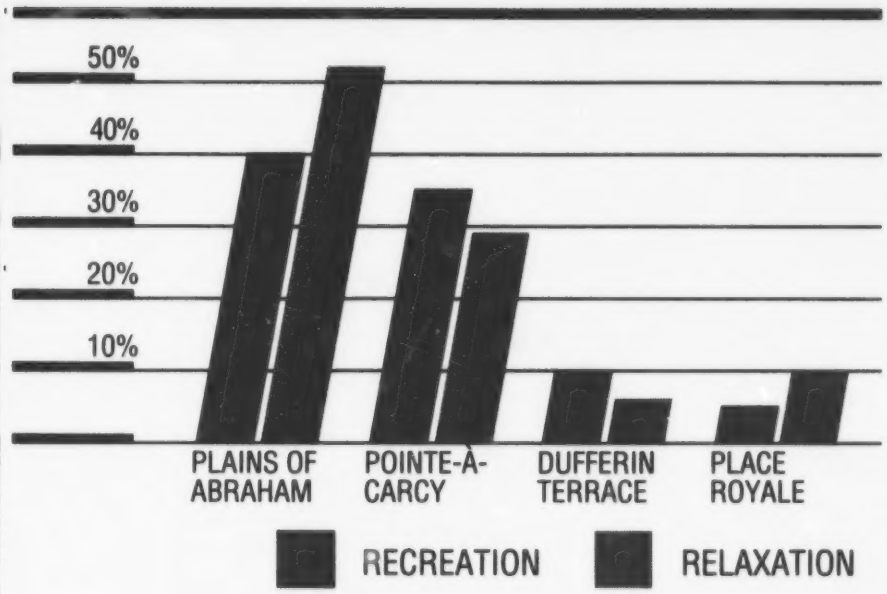
A big crowd-puller

In just a few years, Pointe-à-Carcy has become the most popular spot for strollers in the greater Quebec City area, surpassing the Plains of Abraham, Dufferin Terrace and Place Royale in the preference of area residents (***ill 10 and 11***).

ill 10 The best place for strolling

ill 11 The place Quebecers prefer to go

The Sorecom poll eloquently confirmed the trends that had already emerged from the opinions expressed in the public hearings. When asked to choose among well known historic landmarks the one they preferred for an outing, 31% of those interviewed cited Pointe-à-Carcy, 29% the Plains of Abraham, 21% Dufferin Terrace and 16% Place Royale (***Table 1***).



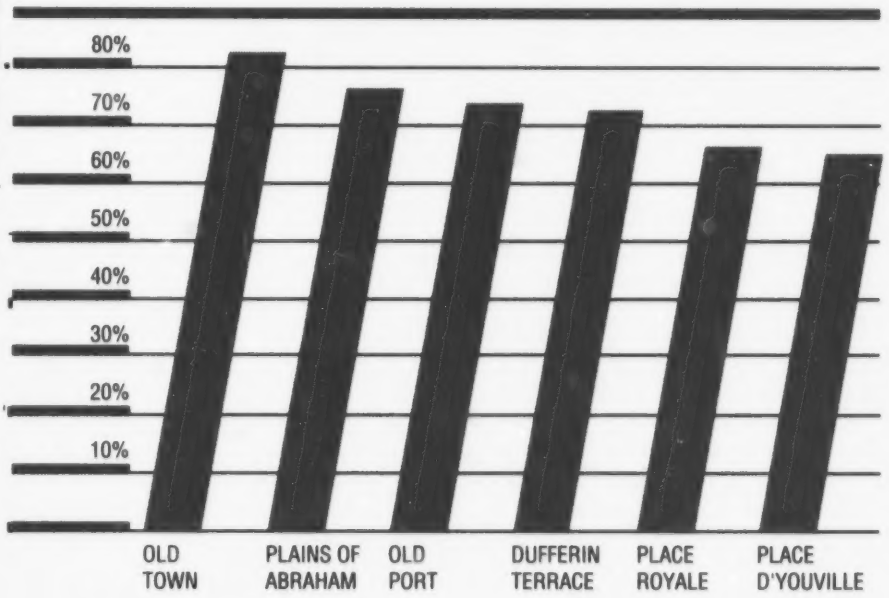


Table 2 Visitor preferences: recreation and relaxation

Table 3 Visits to historic sites (visitors and non-visitors)

Pointe-à-Carcy also took second place, after the Plains of Abraham, for relaxation and recreation, far ahead of the other sites proposed to respondents (***Table 2***).

According to the most significant data from the poll, those visiting Pointe-à-Carcy have been there on average 14 times in the last two years, mostly in summer. They spent two hours there walking along the wharves or relaxing and are particularly appreciative of the pedestrian pathways, Louise Basin and the Agora. They are solidly in favour of creating a park on the site of some of the existing buildings and are opposed to the construction of a residential, commercial or administrative complex. They get there by car and feel that parking space is insufficient.

1. Number of visitors

Three Quebec City residents out of four (76%) have visited Pointe-à-Carcy, but 88% have heard of it, and 43% can locate it within the Old Port. 62% of visitors have been there more than three times.

These figures stand out sharply when compared with other habits of the same kind. Apart from the Plains of Abraham (77%) in the Upper Town, the historic sites most often visited, according to the poll, either now or in the past, regardless of reason, are the Old Town (86%) and the Old Port (74%), of which Pointe-à-Carcy is a natural extension (***Table 3***). This suggests that in the long term visits to the Pointe will equal those to the Old Port or even the Old Town.

There is a positive correlation toward higher levels of schooling and visiting Pointe-à-Carcy: of those with 13 to 15 years of schooling (university) 75% had visited the Pointe, as opposed to 58% of those with 9 to 12 years of schooling (high school graduates) and 51% of those less than 9 years of schooling.

The site is particularly attractive to strollers and those looking for relaxation (52%), but people also go to admire the ships on the river (14%) or to see a show (11%), while other reasons are a negligible quantity (***Table 4***).

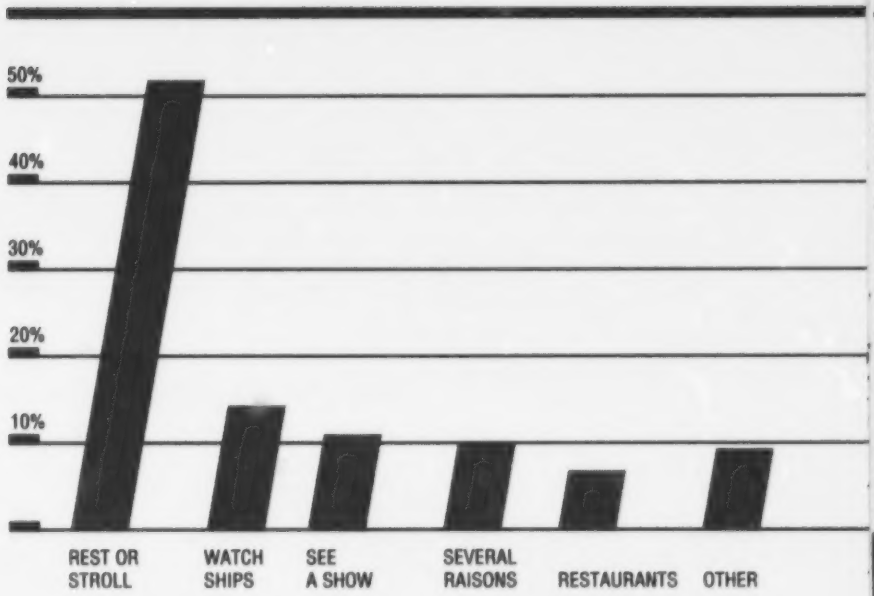


Table 4 Visitor activities

Few people go there in winter (19%), whereas the majority go in summer (95%), which is consistent with the reasons for visiting the site, all of which are geared to seasonal activities.

Most people go there by car (73%). This preponderance is reflected in the proportion of respondents who feel that parking space is inadequate (55%), as opposed to 35% who feel that there is "just enough". Those relying on other forms of transportation, though in a clear minority, are none the less significant. Twice as many use bicycles (8%) as buses (4%), even though there is no bicycle path. The last figure is very low, on a par with those arriving on foot (4%), in last place. These data point to a problem with public transportation, to say the least.

2. Evaluation

When asked about the site in general terms, visitors are relatively satisfied: the majority consider it to be "quite well" laid out (54%) and would be "quite proud" to show it to friends (54%).

When it comes to specific features, replies are more qualified. The Agora (49%), the promenade along the wharves (43%) and Louise Basin (34%) are the features of which people claim to be "very proud"; the sheds (37%) and the Terrasses du Vieux-Port (22%), those for which they feel "little or no pride".

Looking at the "very proud" and "quite proud" responses together, the Customs House comes last but one (58%), just ahead of the sheds (50%). However, this disapproval rating owes less to "little or no pride" (14%) than to ignorance: 18% have not heard of it. Whereas 37% express "little or no pride" in the sheds and 22% in the Terrasses, only 7% and 4% respectively have not heard of these. The Customs House is thus the least known building on the site. It is also the only one whose interior and exterior are not accessible, as well as being hidden from view.

The majority of visitors think that "just enough" space is now reserved for strolling (81%), nautical activities (67%), business (66%), housing (61%), etc. More than half (55%), however, think that there is not enough parking space, and about a third feel there is a lack of space devoted to recreational and cultural activities.

Lastly, the majority feel that the features of the site go well together (68%) and with the buildings of the Old Town (54%), although in the latter case 44% of respondents express a contrary opinion.

From these rather hazy figures, it is tempting to jump to the conclusion that the high proportion of "just enough" answers would favour the proponents of the status quo. However, the site itself must be evaluated in absolute terms. Presented with alternatives, i.e. when forced to compare, most respondents opt for change.

3. The outlook

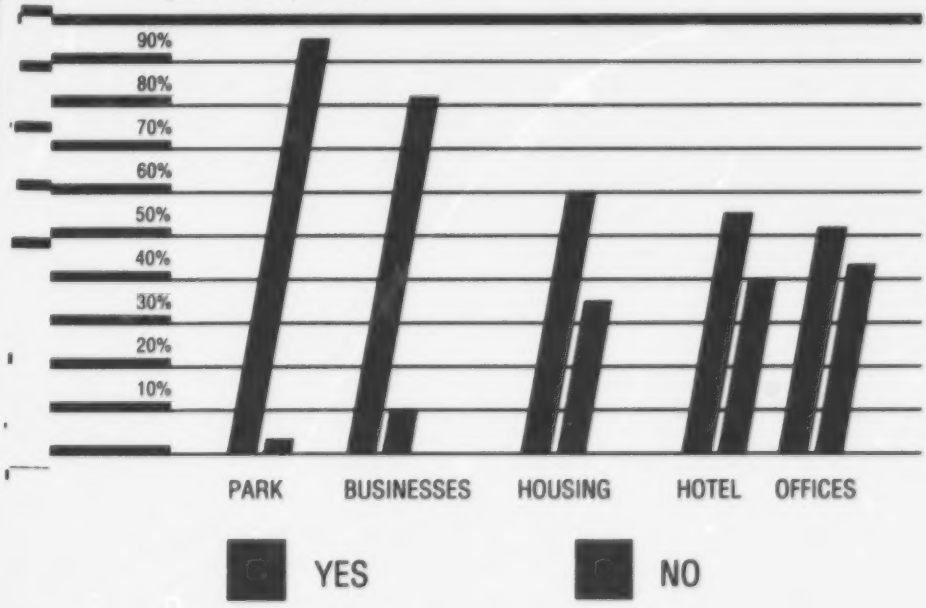
Thus, visitors to Pointe-à-Carcy do not see any incompatibility between its nautical vocation and the presence of a park (95%), business (82%), housing (60%), a hotel (54%) or offices (51%) on the site. They are personally opposed to privatization of the site for the construction of offices (84%), housing (80%) or business premises (77%), which is highly significant (***Table 5***).

The last part of the questionnaire applicable not only to visitors (76%) but also to those who have heard of the site (88%), confirms the distinct public preference for the establishment of a park and rejection of a residential, administrative and commercial complex.

Of the four scenarios presented to respondents, the one receiving the highest level of support (88%) proposes replacing certain existing buildings with a park with green spaces, trees, pools and park benches. That meeting the strongest opposition (54%) envisages construction of a residential, administrative and commercial complex and preservation of public use of the wharves, Agora and promenade. An important twist to this question is that people tend to disapprove of this option if they have visited Pointe-à-Carcy (61%) more than if they have not been there (58%).

The plan for a French-speaking Naval Reserve school, with guaranteed public access to the site, does not arouse either great enthusiasm (57%) or definite disapproval (37%).

Table 5 Compatibility of various functions with the site's nautical or seaport vocation (visitors)



The most popular option after a park is the status quo (64%). The group interviews established that some participants who were regular visitors to Pointe-à-Carcy had a greater preference for keeping the site as it is if they were not told the alternatives in detail. When in doubt, they opted for the status quo, which probably explains, in part at least, the high level of preference for this scenario (***Table 6***).

These responses voice a definite concern over the development of the site but also a need for information. Nearly half of those interviewed (45%) knew that there was a committee on the future of Pointe-à-Carcy; this is considered quite an honourable score for an entity of this type. Few residents (32%), however, followed the public hearings in the media.

In short, Pointe-à-Carcy enjoys a definite reputation among residents of the greater Quebec City area, and they, looking at the strengths and weaknesses which they find in its present features, would like to see it redesigned in accordance with their vision of the site.

This vision emerges clearly from people's behaviour and opinions: Pointe-à-Carcy is both seen and sought out as a place for strolling and relaxation, in a setting of water, trees and green space.

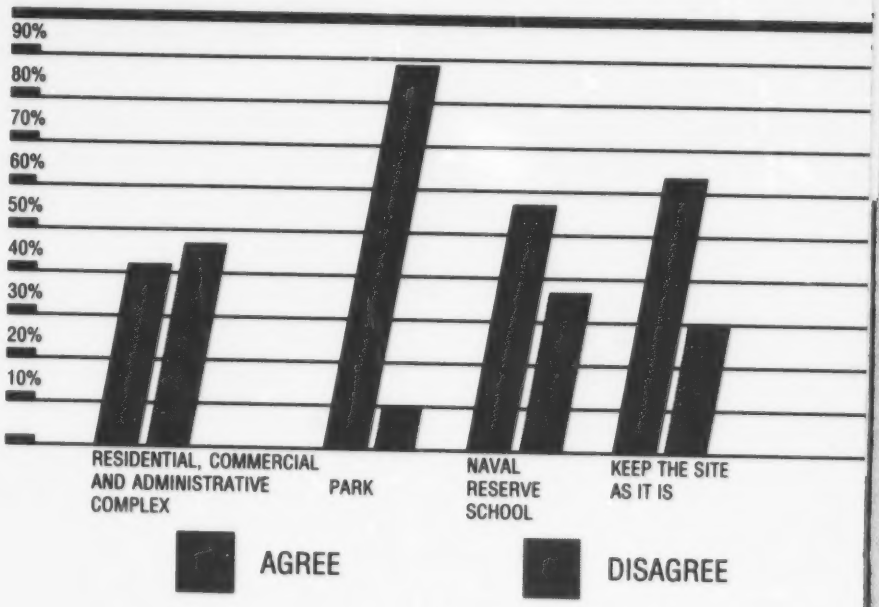


Table 6 Scenarios for developing the site according to various proposals made at the public hearings

Watching ships

Sorécom's detailed survey makes sense of the raw data compiled over the last four years by the Old Port security service. The annual number of visitors to Pointe-à-Carcy fluctuates between 1.5 and 2.3 million.

The data do not isolate factors underlying this fluctuation, except for time and visits by ocean liners. The figures for 1989 show peaks of about 20,000 visitors on summer Sundays when the "Bermuda Star" was docked, with a high point of 40,000 on July 30.

Although the numbers are rough, they confirm one result of the Sorécom poll. For 14% of respondents, ships are the main attraction of the site. This is the most frequently given reason apart from rest and relaxation (52%). Certainly, the two may often go together.

11% of visitors go to the site to see a show. This year, several producers have complained of falling attendance at the Agora. "Le Journal de Québec" conducted its own study on August 12, which revealed that only 50% or less of the seats were filled, depending on the type of show.

Producers, of course, put forward a variety of reasons to account for this trend, but in an area where so many factors come into play (population, economic situation, different audiences, changing fashions, seating comfort and accessibility of the site), to our knowledge, no sufficiently rigorous analysis has be done to allow definite conclusions.

There is, though, a compatibility factor to be examined between the use made of the Agora and the chief functions of the site where it is located. This is what we shall attempt in the second part of this report.

PART TWO:
CRITICAL ANALYSIS AND RECOMMENDATIONS

SIX DEVELOPMENT PRINCIPLES

Québec 1534-1984 will have provided the impetus to rebuild the Old Port. If for this reason alone, the much disparaged 450th anniversary festivities have now found their justification. From this perspective, one must give credit to those who worked -hurriedly but with unremitting effort- to give access to the river back to the people living in the Quebec City region.

The Old Port and Pointe-à-Carcy are the last haven, the last access to the river for the public, since the banks of the St-Lawrence in the Quebec City region are mostly private, inaccessible to the general public and sometimes rather ugly.
(Ref. Geography professors of Laval University)

Over the years, sadly unaware, the people of the region had allowed themselves to be deprived of almost all access to the river. So much so that between the Quebec Bridge and Ile d'Orléans -and even beyond- there remained along the St Lawrence only a few tiny plots of land more or less accessible to the public. An aberration corrected in part -but spectacularly- by the construction of the wharves and the promenade running along them in the Old Port area.

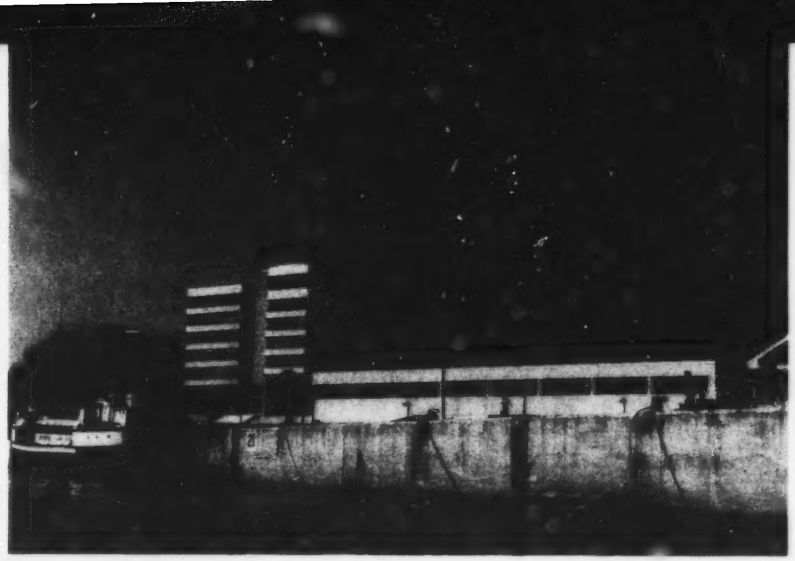
Moreover, the Old Port is considered by the public to be public property, a unique site and a very scarce resource.
(Ref. La coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec)

As soon as the Old Port was opened, people swarmed to it to reclaim the site, and since then the Old Port and its extension on Pointe-à-Carcy have become favourite spots for residents and visitors to relax, a unique vantage point to enjoy the magnificent view of the river (***ill 12***) and contemplate the serene majesty of Cap Diamant, all this enhanced by the area's architectural heritage.

The result is an overbuilt environment that blocks the view, eliminates the large window onto the river that was originally planned, and by the proliferation of buildings deprives the public of what was supposed to be the Plains of Abraham of the Lower Town.
(Ref. Mr Georges Pelletier)

The craze for the site was so instantaneous and strong that the public did not, it seems, want to betray it by judging too severely certain architectural elements -as costly as they were frivolous- with which the site had been littered. The public would have probably continued to turn a blind eye to certain monstrosities for a long time had it not been for the building in 1986 -right in the middle of the site- of the Terrasses du Vieux-Port.

ill 12 A wonderful view of the river



ill 13 Decidedly unappealing architecture

This eight-storey condominium, the architecture of which is, to say the least, disturbing, (***ill 13***) is an insurmountable visual barrier from all angles, and this has aroused the ire of the general public and prompted several regional organizations to maintain a closer watch on the development of the Old Port.

Passionate interest in the site has not diminished since then, as is obvious from the 60 briefs submitted to the Committee, the revealing results of the Sorécom poll and our own on-the-spot observations.

Having carefully examined the briefs, as well as the historic information and the various development plans that have been put forward over the past number of years, the Committee has come up with six development principles.

First principle

Pointe-à-Carcy should remain a public area.

First of all, the public nature of Pointe-à-Carcy is a fait accompli: as we saw, the public has taken over this promenade and considers it in the same way as the Plains of Abraham and Dufferin Terrace. Indeed, the site had been designed as a public area, and the public was quick to respond, even when the neglected commercial buildings were mostly vacant.

Moreover, Pointe-à-Carcy is one of the few places along the many kilometres of shore downstream from the Quebec Bridge where the public has access to the river, and this probably explains, at least in part, why it has become so popular.

The Committee suggests giving priority to open spaces and, consequently, to activities compatible with this priority: strolling, relaxing, cycling. Pointe-à-Carcy should become a regional point of access for enjoying the waterfront.

Accordingly, it would be essential to lay out green spaces around or in the Agora suitable for strolling and relaxation and to provide visitors with appropriate basic services such as shelters, amenity areas and snack bars.

It should be made clear to everyone that we were simply doing out job, abiding by the directives of the Canada Lands Corporation (Vieux-Port de Québec) Inc., the administrative authority responsible for redevelopment of the site.
(Ref. Rocois Construction)

It is imperative that any function introduced onto the site of the Old Port should be subject to the essentially public nature of the site.
(Ref. School of Architecture, Laval University)

Pointe-à-Carcy is above all a public, nautical site and should remain so.
(Ref. Conseil des monuments et sites de Québec)

Second principle

Pointe-à-Carcy is a seaport and this function should predominate.

It is strange that seemingly no one has so far realized that the "Old Port" of Quebec no longer exists as such but is an ordinary, active port.
(Ref. Mr Léonce Naud)

For more than a century, Pointe-à-Carcy has been an integral part of the Old Port. Although the nature of the port activities has changed often over the years, depending on the political situation and trends in international trade, the site has never ceased to be used as a seaport.

The Old Port was originally the point from which fur, and then wood and grain, were exported; manufactured goods from France and England arrived there. The landing stages for goods were gradually shifted up and downstream, and in the past few years, the tourist industry has taken over at Pointe-à-Carcy, with increasing numbers of cruise ships tying up at its wharves.

The same applies to economic development related to the shipping and tourist industries.
(Ref. La Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec)

The Committee feels that Pointe-à-Carcy should remain a seaport, and the current trend toward river excursions and docking of international cruise ships should be promoted. Cruise ships cater to a well-off clientele, who, in 1987, according to a survey conducted by the Quebec Port Corporation, spent $2 million during 77 stopovers in Quebec City. As for river excursions, they are well established, very popular and likely to grow, since they are included in a number of regional tourism development projects.

The primacy of port and nautical activities presupposes, among other things, that free access to the wharves be maintained and other servitudes respected.

Third principle

Development of Pointe-à-Carcy must preserve its historic character and turn its architectural heritage to good account.

Our purpose is to describe the historical development of the Port of Quebec in order to show clearly how Point -à-Carcy is part of a continuity that makes the site so important for our national heritage.
(Ref. Société nationale des québécois de la Capitale)

Pointe-à-Carcy and the Old Port as a whole are adjacent to the historic district recognized by the Quebec Department of Cultural Affairs and declared a world heritage site by Unesco. In fact, part of the recognized historic area is on the site. And the Old Port itself has its own history, inseparable from that of the Lower Town.

It will be to everyone's advantage if the development of the Old Port of Quebec calls to mind its past and is consistent with the images that have been built there over the centuries.
(Ref. School of Architecture, Laval University)

Any development project, therefore, must turn to good account this heritage and the architecture that illustrates it. On Pointe-à-Carcy, the Customs House and the Port of Quebec building are the architectural witnesses to the past. It was a fortunate decision to restore them.

But such a decision implies that the buildings can be admired by passers-by. The facade of the Customs House, which faces the river, however, is almost completely concealed behind the roof of a stage, a fence and the Harbour Building.

From a broader perspective, the site as a whole is of historic value and should be integrated into the historic environment of the Old Town. A working paper submitted by the federal government to Unesco states that the authorities responsible for the area designated as a world heritage site subscribe to the following development criteria, among others:

. [Translation] Developments adjacent to or near the historic area should not alter or block the view for or of the site, or compromise in any way the integrity of the periphery of the site...

. When traditional functions in adjacent sectors, for example, the nautical activities of the Old Port, contribute to the heritage value of the site, such activities should be maintained.

In fact, the Old Town and its port, including Pointe-à-Carcy, form a coherent whole, broken only by recent unfortunate decisions, and its unity must now be restored.

Fourth principle

An unobstructed view of the river and Cap Diamant from Pointe-à-Carcy must be maintained.

Pointe-à-Carcy, which juts out into the river, is a unique vantage point from which one can view successively, simply by turning, Ile d'Orléans, Lévis point and the river upstream, Cap Diamant and the old rocks and ramparts of the Upper Town.

It is up to the public authorities to protect this panorama and ensure that the kind of blunder that led to the building of the Terrasses du Vieux-Port never happens again. This monstrosity is interposed between the point and the escarpment and cuts the view in two on the east-west axis. It represents, according to the Board of Trade and Industry of Metropolitan Quebec, a lack of integration into the surroundings and an urgent call to more clearly define architectural standards and requirements.

It is important to maintain an unobstructed view in all directions, and the Committee has adopted this as a strict principle. In accordance with this principle, any development plan must have provisions to open up effectively the view wherever that is still possible.

The development of this narrow strip of land can result, for generations to come, in the creation of links, or the accentuation of the visual break, between two exceptional objects: the St-Lawrence River and the historic quarter of Quebec City.
(Ref. Mr Pierre Larochelle)

Fifth principle

Any development project must be carefully integrated into the natural and urban environment of Pointe-à-Carcy.

We have enough concrete on our shores; I think there must be a way to link the landscaping to the water.
(Ref. L'Union québécoise pour la conservation de la nature)

Pointe-à-Carcy and the Old Port are administrative units managed separately, but this does not change the fact that their destinies are intimately tied into those of the city on one side and the river on the other. They cannot be developed in isolation, without taking into account both the potential offered and the limitations imposed by the environment of which they are part.

Pointe-à-Carcy draws from the river its main activity, climate and panorama. It receives from the city its access routes, architectural references and its human pulse. To both, it owes its history and development: it is the extension of the Lower Town into the riverbed. It is part of a whole.

This situation, which is the source of all its riches, also imposes certain constraints. Its proximity to the river exposes it to violent winds and the rigours of winter, and this makes it difficult to consider using the site year round. The port activities imply that the required space along the wharves will be kept free and that noise caused by the coming and going of ships and their passengers will be tolerated.

At the level of the city as a whole and each of its districts, the problem of protecting exceptional views from public places, streets, squares and parks is a major responsibility of municipal governments and one of the greatest challenges at present in the field of urban design.
(Ref. Mr Pierre Larochelle)

The layout of the streets, lack of space, and traffic congestion are other constraints imposed by the urban environment. Another is the use of the land for administrative, commercial and residential purposes. The shape of the site, open to the water on two sides, creates a dead end for automobile traffic, already restricted to the narrow streets imposed by geography and history.

Logically, any proposed vocation for the Pointe-à-Carcy should be integrated into the CUQ's shoreline development project and the present park along the St-Charles River.
(Ref. Vélo Québec)

Urban continuity, the sense of history, architectural coherence and the osmosis between the water and the Old Town make it necessary to integrate Pointe-à-Carcy into its environment. This implies, among other things, compatibility between the functions of the historic quarter and those of the port, and linking the site with other shoreline development projects. Development of the site would not be possible, therefore, without the close co-operation of the City of Quebec.

Sixth principle

The economic profitability of Pointe-à-Carcy depends on a collection of factors that cannot be reduced simply to its market value or tax yield.

In present-day society, one has got into the habit of dwelling mainly on the most immediate and visible kind of economic return, namely, in the case in hand, the market value of the land, or the taxes yield. Already in itself questionable, this attitude is especially dubious in relation to Pointe-à-Carcy.

The tourist industry is the basis of the regional economy, and its raw material is the attraction of the city as a whole. There are a certain number of monuments, squares, museums, parks and views that make Quebec City attractive, and it is the interplay of these factors that produces the economic benefits.

No one would think of -at least, we hope no one would think of- making the Plains of Abraham or Dufferin Terrace "profitable" by putting up diverse buildings on them; these sites have been preserved until now and are the pride of Quebec City, while providing significant, albeit not easily measured, economic spin-offs.

The Committee affirms, therefore, that it is essential, if only for strictly economic reasons, to preserve the image of Quebec City. And Pointe-à-Carcy is precisely the first glimpse of the city that visitors arriving by river have. This first glimpse matters all the more, given that the number of cruise ships that tie up at the wharves and the number of pleasure craft that berth in the marina are increasing.

Handing over Pointe-à-Carcy to developers creates the immediate illusion of a profit: a profit for the department responsible, which, along with the property, would hand over the maintenance costs to a third party; a profit for the City of Quebec, which would collect property taxes from the new occupants. But this would be at the expence of what attracts visitors by the thousands.

The Committee has come to the conclusion that Pointe-à-Carcy must not be sacrificed on the altar of short-term economic gain. This would be a short-sighted option, as insane as the greedy killing of the goose that laid the golden egg.

If one wants to maximize the economic and urban spin-off for the city, it is important not to give into improvisation by seeking short-term book profits. In short, the redevelopment of the site must consolidate and amplify certain functions, in particular Quebec City's tourism vocation and the nautical vocation of the site.

(Ref. Board of Trade and Industry of Metropolitan Quebec)

A THREEFOLD VOCATION

Based on the briefs submitted at the public hearings and on the development principles agreed on by the Committee, the following emerges clearly as the main recommendation:

- That the future of Pointe-à-Carcy be shaped essentially by its threefold vocation as a seaport, public space for strolling, relaxation and contemplation, and historic site.

A seaport

As we have seen, Pointe-à-Carcy has always been associated with port and nautical activities (***ill 14***). This is its natural vocation, and one which cannot conceivably be renounced, especially as in recent years the boom in international cruises has strengthened it by bringing many vessels to dock at Pointe-à-Carcy when calling at Quebec City.

Pointe-à-Carcy was gradually built out into the river. Its primary function is that of a port.
(Ref. Mr Denis Vaugeois)

The general opinion, shared by the port authorities and the Quebec Urban Community Tourist Board, is that cruises bring significant economic benefits to the capital and its hinterland. A study conducted in 1987 by Marc Dulude of the Quebec Port Corporation showed that visiting cruise ship passengers spent $2 million locally each year, and business is expected to grow considerably over the next few years.

ill 14 A seaport
(photo: Bellemar Langlois)

The Port of Quebec and the Quebec Urban Community Tourist Board are working systematically toward the conclusion of agreements with several major American ports to establish a circuit which would boost the number of visitors. There is a general recognition that seagoing tourism is consistently expanding.

Smaller excursion vessels have also reappeared on the river; these specialize in short trips upstream and downstream from Quebec City. From their vantage points, they offer spectacular views of the city. They operate out of Louise Basin.

To these two sources of tourist traffic must be added pleasure craft. To cope with rising demand, the Port of Quebec is already planning to extend the marina.

In light of this, it would be ill advised, from any point of view, to encumber Pointe-à-Carcy with inappropriate functions likely to interfere with its day-to-day nautical and port activities, especially as the authorities concerned are trying to develop these further.

A place for strolling, relaxation and contemplation

During the public hearings, numerous participants compared Pointe-à-Carcy to the Plains of Abraham as a favourite place among Quebec City residents for relaxation and strolling (***ill 15 and 16***). The Sorecom poll strikingly confirms this impression. According to the daily estimates made by the authorities in charge (see Chapter IV), more than a million and a half people visit the site each year on average.

Pointe-à-Carcy already attracts as many people as the Plains and Dufferin Terrace, and it should be developed accordingly. Again, why should other uses be imposed than those to which it naturally lends itself? Why restrict this magnificent opening onto the river? The economic argument advanced in favour of the latest real estate development projects is actually misleading, as we have tried to emphasize in formulating our sixth development principle.

It is difficult to understand its (the federal government's) determination to privatize a few hectares of land that the public claims vociferously as its own. Pointe-à-Carcy and the whole of the Old Port belong to the taxpayers, just as Battlefield Park, the Citadel and the Plains of Abraham do.
(Ref. Mr Jean Garon)

ill 15 The appeal of the river
ill 16 Children playing in the Agora waterfalls

People love to get close to the river and its shores. It seems obvious to us therefore that any proposed development should take this into account and keep the site as one for public recreation.
(Ref. Coopérative des artisans du quartier Petit-Champlain)

The heritage buildings on Pointe-à-Carcy are of undeniable value.
(Ref. Conseil des monuments et sites de Québec.)

If Quebec City gives up the river, part of its river, and reserves physical and visual access to a small number of people, it would, in my opinion, be turning its back on its origins and initial raison d'être.
(Ref. Mr Denis Vaugeois)

Developments on the site have not been based on any serious studies, but rather on architectural fancy and economic frenzy.
(Ref. La coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec)

A historic site

The Old Town of Quebec is one of the most precious relics of the European colonization of North America (***ill 17***). This is why UNESCO decided to recognize it by classifying it as a world heritage site.

Unfortunately, this distinction has not extended -one can imagine why- to the greater part of Pointe-à-Carcy. However, the site's historic importance, the architectural quality of its old buildings and the magnificence of the views it offers enjoin us to treat it with the greatest respect.

The Customs House and Port of Quebec building have been restored, and this is all to the good. Why, though, has so little care been taken to create an environment which would enhance them instead of hiding them behind architectural structures of a "modernist" style.

In developing Pointe-à-Carcy, a hodgepodge approach has been adopted, whereas continuity with the Old Town would have been quite obviously much simpler and more felicitous. The Committee is inclined to believe, in common with some of the participants at the public hearings, that this course was prompted by indulgence of architects' pipe dreams.

Our first recommendation envisages for Pointe-à-Carcy the threefold, complementary function of seaport, public promenade and historic site. From this initial choice flow a wide range of consequences, and it is to these that we now turn.

Project analysis

Not one of the projects submitted to the Committee focussed on the port and its history. They are all architectural projects geared to real estate development. It is as if the real estate lobby has hijacked the very notion of development and no other concepts of land use exist.

ill 17 Commercial and harbour activities in 1870
(photo: National Archives of Canada)

This is the same spirit that governed the 1984 renovations, when the site was saturated with all sorts of structures -downward, lengthwise, suspended, upward- designed to occupy, surround, separate, close off. It is hardly surprising that here the few open spaces, which usually give an area room to breathe, simply add to the saturation effect: they are almost all parking lots.

By smothering spatial dimensions, any sense of time has been drained away: everything was invested in one event, Quebec 1534-1984, dumped out of the blue into the landscape, as if to graft a specious future onto the now buried memory of the place.

To be consistent with the vocation of Pointe-à-Carcy, this scenario, with its abhorrence of free expanses, must be replaced with architecture that accommodates itself to open spaces, and the fear of time replaced by a scheme that acknowledges the complexity of history.

1. The Perez-Rocois project

Perez and Rocois propose to build four four-storey buildings with a total usable floor area of 68,350 square metres, of which 30% would be allocated to housing, 45% to administration, 5% to businesses and 20% to public services (***ill 18***).

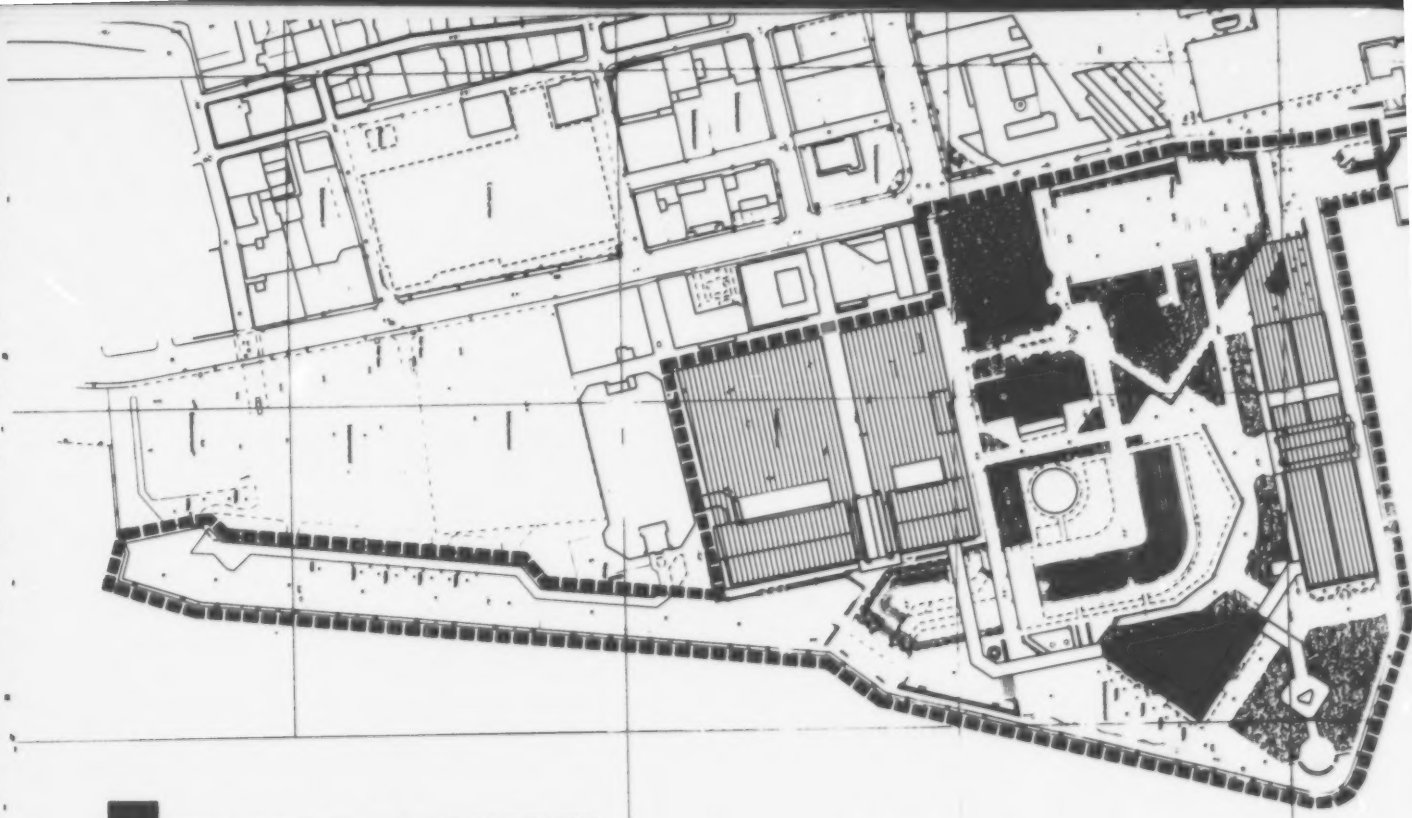
The project was submitted in September 1986 in response to a call for tenders issued by the Old Port Corporation and was rewritten five times to comply with municipal zoning laws. The City of Quebec was supposed to approve it before work could begin.

However, not all the conditions were met, and some parts of the project are still being contested, in particular the fate of the Harbour Building.

In any case, the developer was content to merely comply with specifications, and now no one can hold him to account for an overblown development which the Old Port Corporation, now dissolved, did not see fit to forestall by defining limits in its tender call.

The project had certain advantages. First, it would put the site to use and develop it, whereas no level of government has been willing to take that responsibility. Further, while upholding the threefold vocation of Pointe-à-Carcy (housing, businesses, offices), it retained the concept of public space along the waterfront and protected free access to this space. Thirdly, it preserved the three buildings of architectural interest.

The land on Pointe-à-Carcy should be transferred to a private, commercial firm under emphytentic lease under the terms and conditions that its heritage value be protected and subject to certain structures such as the Agora.
(Ref. L'Ordre des gens d'affaires de Québec)



ill 18 The Perez-Rocois proposal

From this perspective, one must wonder about the appropriateness of residential development, which sooner or later could generate a demande for privatization of land.
(Ref. Board of Trade and Industry of Metropolitan Quebec)

At a time when socio-economicinequalities continue to grow, it is important for public authorities to maintain justice and equality for all with regard to access to bodies of water, especially in urban areas, where pressure on real estate and land is strong.
(Ref. L'Union québécoise pour la conservation de la nature)

The developer claims that the planned buildings would take up only 10% of the land. In fact, it is not 10% but 20% of Pointe-à-Carcy, and this changes the picture considerably, especially if the old buildings and the Agora, which are to be preserved, are included. The volume and density of the buildings would reduce the space available for the promenade and limit the field of view. Its public character and residential function would be hard to reconcile, especially in terms of the sharing of parking facilities on a site with no exit on the river side.

Port activities and shows at the Agora would definitely inconvenience the families who might move there: the noise, bustle, crowds and late-night hubbub are things which one usually seeks to avoid by moving into a luxury apartment and would be a perpetual source of conflict between residents and the Port of Quebec or visitors.

Moreover, while the promised investment ("over $100 million") may meet the requirements of viability, the project's long-term consequences make it less attractive: it would, in fact, limit access to the river and destroy the spatial harmony between history, the old parts of the city, the port and the river. Besides, as with any private housing development on a site so coveted for its intrinsic merits, only luxury apartments are likely to be built.

However, the promoter can hardly be held to account for a privatization project blocked by a public outcry. Everyone agrees that the developer was clearly acting in good faith in responding to the call for tenders from Canada Lands Company (Vieux-Port de Québec) Inc. No doubt he has incurred important professional costs, and it is up to the authorities in question to look into the matter of compensating him.

2. Project submitted by Gauthier, Guité, Roy, architects

This firm of architects, which was associated with the Perez-Rocois project, nonetheless decided to submit a proposal of their own, similar to the promoter's in building volume and density but differing in that it would remove the Harbour Building.

The project's authors envisage a massive residential, commercial and administrative development at Pointe-à-Carcy. They justify this on the grounds of continuity with the urban fabric of the Lower Town (***ill 19***).

In their view, the Lower Town has been through a period of urban growth whose two main features are the urban fabric and port activities. The urban fabric, a kind of extension of the multi-purpose structure of the Upper Town, combines housing, businesses and offices. In 1989, the sector under study brought together these same two features, and it seems proper to continue with what has defined Pointe-à-Carcy hitherto.

The value of this multi-purpose zone, the architects conclude, is that it would enliven the area round the clock: offices and businesses during the day and housing at night.

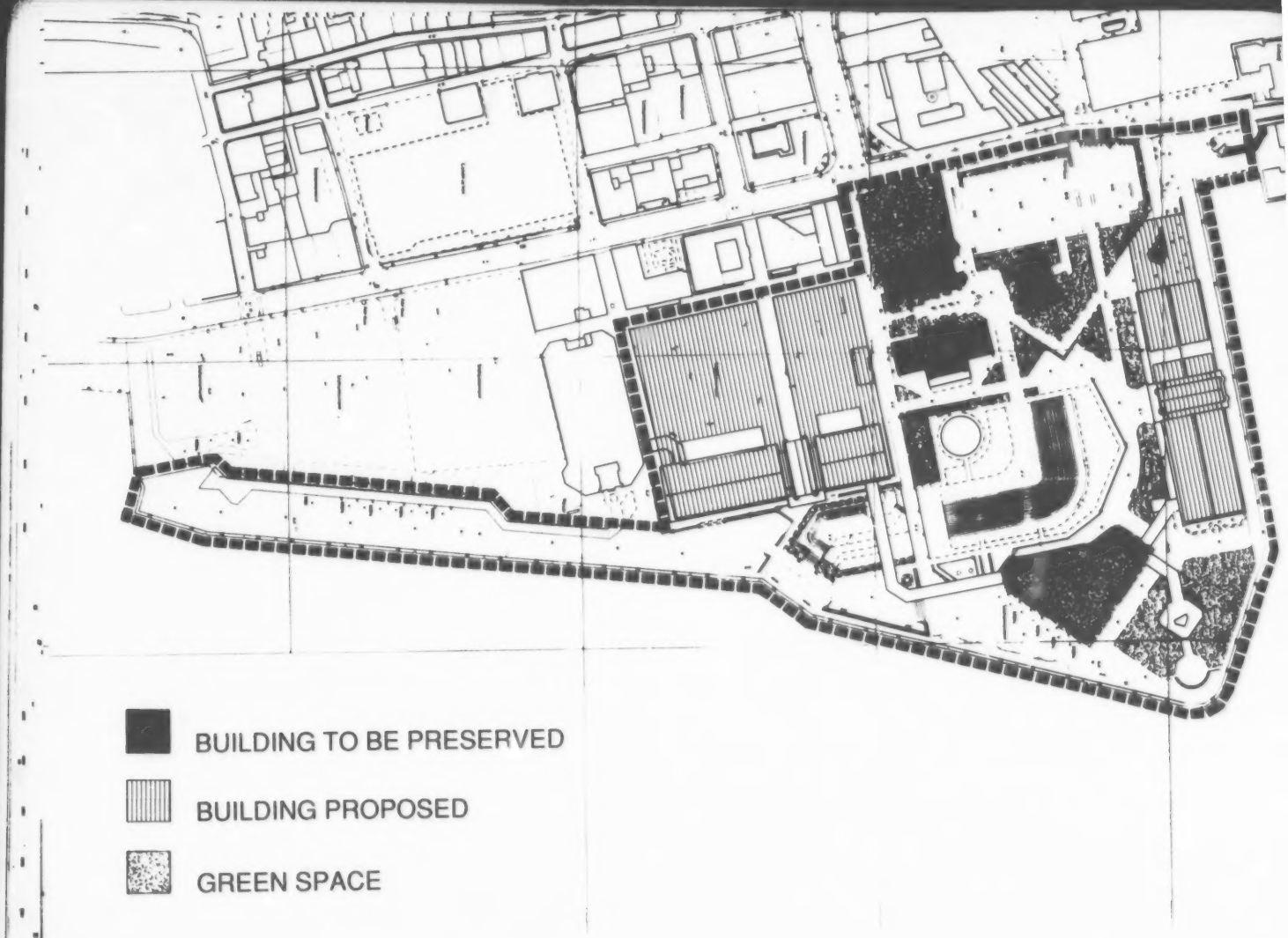
The plan would open up views by demolishing the Harbour Building, walkways, and tubular structures. It would, in fact, highlight a significant heritage feature, the Customs House, whose facade would be partially exposed down to the river. It retains the promenade along the waterfront and also acknowledges the need for public space.

However, the Gauthier, Guy, Roy project runs counter to the development principles which identify Pointe-à-Carcy as a public area, seaport and place for strolling.

Port activities make the site unsuitable for housing, chiefly because of noise. Exasperated residents of the Terrasses du Vieux-Port have already lodged complaints with the authorities concerning cruise ships, the noise from which deprives them of their rest.

Likewise, the Committee felt that it would be more logical to avoid establishing administrative offices on the Pointe and to give preference to visitor information services, which would be more in keeping with the site's tourism vocation.

At first, the Committee was of the opinion that housing needed to be coupled with other functions to produce a "lived in" environment, but the members have had to bow to the evidence that activity at the Agora and the port rule out this possibility.



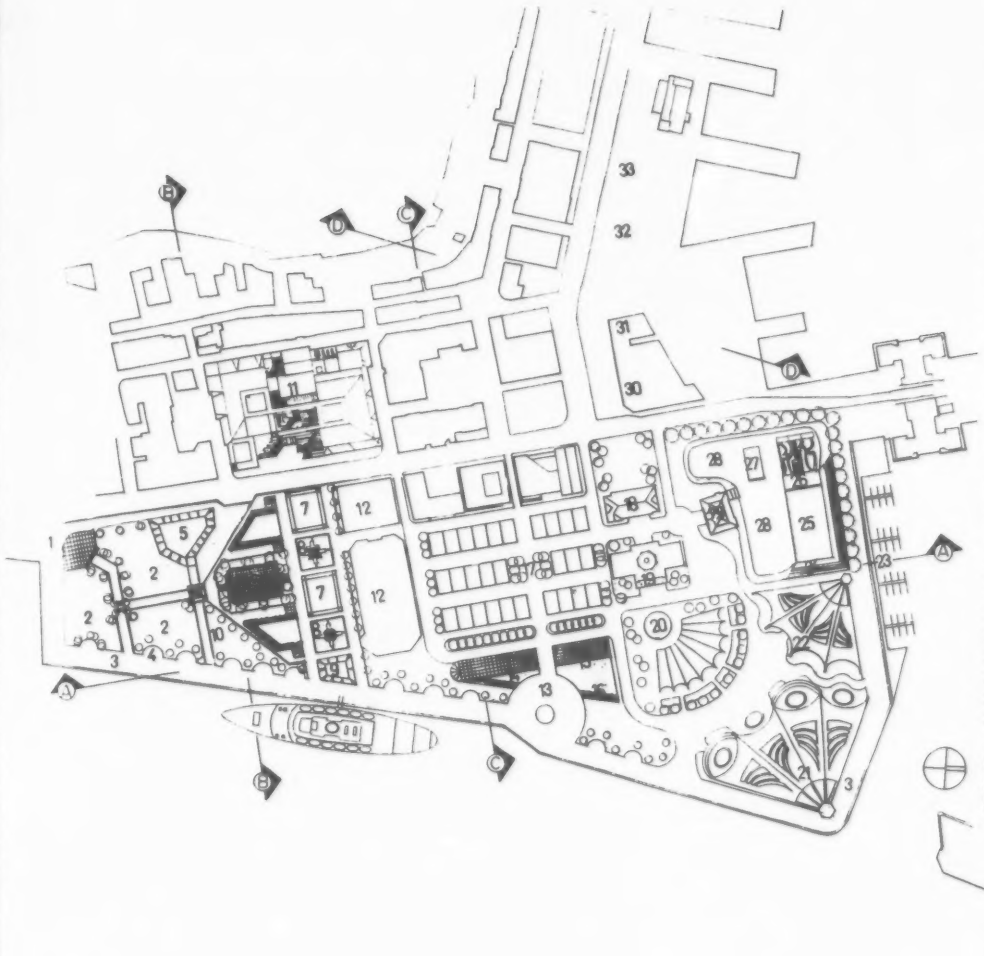
ill 19 The Gauthier, Guité, Roy proposal

The various consultations on the Old Port of Montreal have led to an orientation that gives priority to a window onto the water rather than the construction of commercial, administrative or residential buildings.
(Ref. Mr Jean Garon)

It cannot be overlooked, either, that luxury apartments, the inevitable concomitant of such a panorama, would generate real estate speculation which would take them still further beyond the reach of ordinary people. We should not repeat here the mistakes of the Toronto Waterfront but should take our cue from successful developments like the park at the Old Port of Trois Rivières.

The massive scale of the planned buildings would recreate an impenetrable visual barrier just where demolition of the Harbour Building, walkways and tubular structures would have opened up the skyline. An another line of sight would follow a ten-metre-wide corridor down to the river, i.e. the width of a street. The urban fabric, far from being continued, would be hemmed in.

Lastly, creation of a multi-purpose zone, far from enlivening the site round the clock, would limit public access to a place whose attractions naturally lend themselves to strolling and similar recreational activities: relaxation or cycling in summer; cross-country skiing, skating or tobogganing in winter.



1- Main entrance - south
2- Garden (relaxation and picnicking)
3- Promenade and bicycle path
4- Alcoves
5- Temporary exhibits of modern art
6- Sculpture garden
7- Artists' workshops
8- Open-air extension of artists' workshops
9- Visitor information and cruise reception centre
10- Underground parking
11- Museum of Civilization
12- Housing
13- "Entre terre et eau"
14- Indoor botanical garden
15- St Lawrence interpretation centre
16- Restaurants and terraces
17- Boutiques and businesses
18- Pointe-à-Carcy and International Youth Centre administration
19- International communications centre for youth organizations
20- Agora
21- Aquarium
22- Planetarium, terrarium and planetary observation centre
23- Reception marina
24- Bleachers
25- Olympic pool
26- Water slides
27- Wading pool
28- Beach
29- Public cloakrooms and toilets
30- Youth Pavilion (accommcdation with social programs)
31- IMAX theatre
32- Conventional accommodation
33- Housing around Louise Basin

ill 20 Jean-Gilles Nadeau's proposal

3. Project submitted by Jean-Gilles Nadeau, architect

Nadeau's project, entitled "Cité la vie", would make Pointe-à-Carcy into a "convergence of natural complicities", a centre for futuristic attractions, blending cultural, sports and nautical functions (***ill 20***).

This development, whose "significant social import" is emphasized by the architect, would include riverside parks, thus protecting access to the water, and new facilities designed to stimulate meetings and socializing, to support educational activities related to water and the environment, and to encourage creative initiatives.

It divides the site into six sections:

- Pertaining to the site's nautical vocation, an aquatic section, complete with an olympic swimming pool, water slide, wading pool, beach, marina, tourist information centre and a visitor information centre for cruises.

- Pertaining to its heritage value, a cultural section, highlighting the Customs House and the Museum of Civilization, keeping the Agora for shows and adding a sculpture garden, artists' workshop, permanent contemporary art exhibit and a film theatre with an IMAX screen.

- Pertaining to the site's nature-oriented vocation, an ecological section, comprising a botanical garden and aviary, a shoreline park, a St Lawrence interpretation centre, an aquarium, a terrarium and a planetarium.

- Pertaining to its commercial vocation, a tourist section, with hotel accommodation, a youth pavilion, boutiques, restaurants and terraces.

- Pertaining to its residentia l function, a housing complex built around Louise Basin.

- Pertaining to its recreational vocation, a community section taking in an urban park with green spaces and a picnic area, a footpath, a track for cycling in summer and skating in winter, and an international youth centre.

Funding of the development would be shared between the general public ($10 million), the private sector ($20 million), the Quebec government ($60 million) and the Canadian government ($60 million). A foundation would be set up to manage the development.

Certainly, this project has its merits, among them a healthy concern for cultural activities of general interest and for preservation of the site's public character and nautical vocation and the involvement of the public in funding and managing the project.

It belies, however, an unrealistic vision: the starting point, i.e. Pointe-à-Carcy's present layout, is totally ignored; the cost of this transformation is clearly exorbitant, and the usable space is overburdened with new construction that saturates the field of vision.

The Committee appreciates the imaginative effort and quality of the submission. However, the budget constraints of governments, the development principles already laid down and the importance of keeping the site open to the public preclude acceptance of such a project.

4. Project submitted by Louise Coutu, student at the School of Architecture, Laval University

In Ms Coutu's view, Pointe-à-Carcy is an exceptional window on Quebec City and the river, and beyond the river to distant horizons. Her project tries to exploit this threefold advantage, with the following objectives:

- Open Quebec City to the world by hosting international organizations on the Pointe, e.g. Unesco, Amnesty International, consulates, an exhibition centre.

- Provide for constant visual contact with Cap aux Diamants and the Upper Town by limiting the height of buildings and opening up views.

- Strengthen the site's nautical vocation: a water research and interpretation centre would be added to the harbour infrastructure.

- In the overall design, respect the environment i.e. the aquatic element, the historic district and the living city.

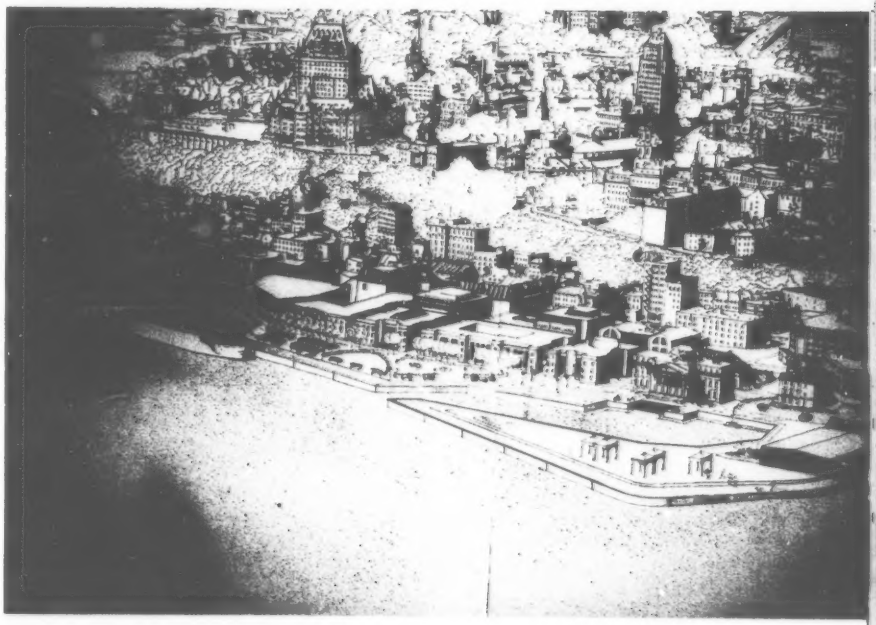
- Keep the site in the public domain, as to both title and use of the site; this would mean recovering the area already privatized.

- Promote recreational and cultural functions.

- Make the development viable by involving the private sector in partnerships, sponsorships or franchises.

This ambitious project (***ill 21***) preserves public access to the site and respects its heritage value. It recognizes the Pointe's vocation as a seaport and even goes back to the original layout, which included a basin down into which the Customs House steps ran. The design of the proposed buildings fits in well with the historic surroundings, and the site's international vocation is treated as an original and dynamic extension of its traditional functions.

This plan, which is as unrealistic as the previous one, presupposes a very expensive redesign, is based on too many illusory hypotheses and, besides, runs counter to some of our principles: excessive building density and volume, visual barriers and absence of green spaces, to the extent that, its daring and originality notwithstanding, the Committee cannot subscribe to it.



ill 21 Louise Coutu's proposal

In concluding this analysis, the Committee remains convinced that none of these projects is compatible with public expectations or with the principles by which development of the site should be guided.

What should be done?

Nothing, may be the first reply to spring to mind, given the cost of past mistakes and the risks inherent in almost all the projects submitted. **In any case, it should be nothing that would interfere with port activities, restrict public access or detract from the site's heritage buildings. In particular, nothing more should be done which would obstruct the unique panorama available from the Pointe.**

For the use to which it is to be put, Pointe-à-Carcy needs open spaces rather than buildings. Openness is, in fact, the goal for which we should strive if the site is to be restored to its full worth in the eyes of the public.

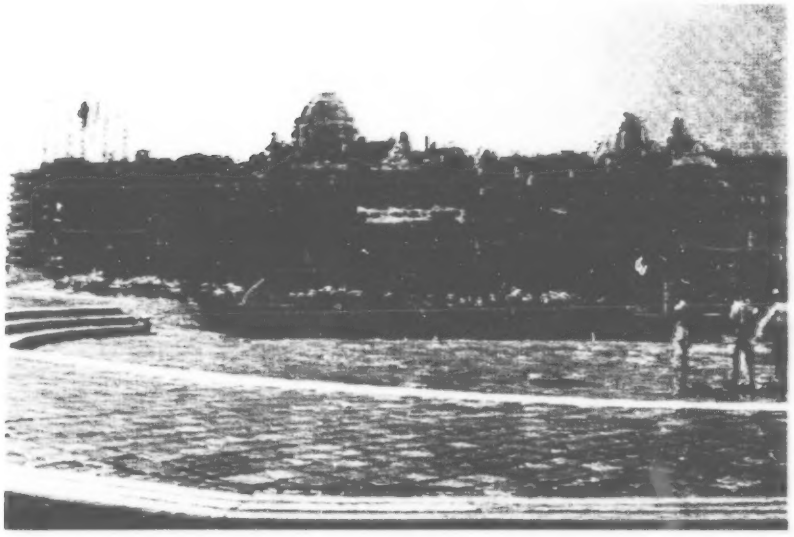
In this spirit, we now move on to a review of the site's features.

The Harbour Building, the two sheds and the walkways

Apparently inspired by the formula adopted in some other North American ports, those in charge of the redevelopment for the events of 1984 dreamed of converting Pointe-à-Carcy into a real commercial fair. As seen in the description of the site (Chapter 1), they had two old sheds renovated for that purpose and connected them by covered walkways to the Harbour Building, erected for the occasion.

It cost the taxpayer some $17 million to complete this operation. As the fair project was overambitious, we now have buildings whose usefulness is totally disproportionate to management and maintenance costs (maintenance alone costs over a million dollars a year).

ill 22 The Harbour Building serves no further purpose

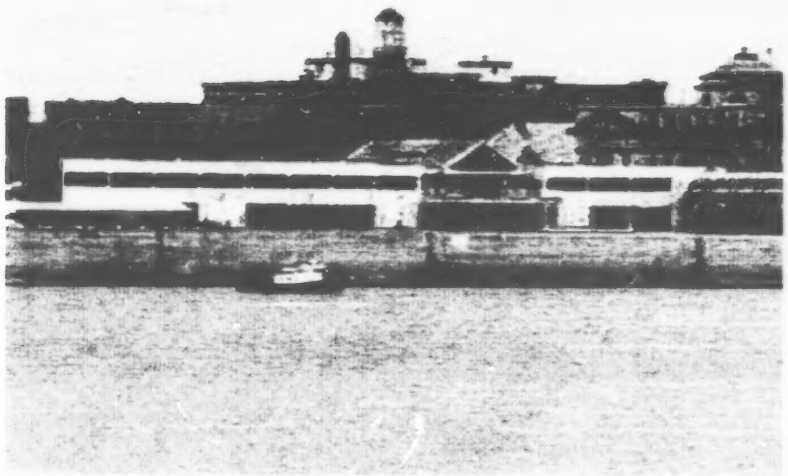


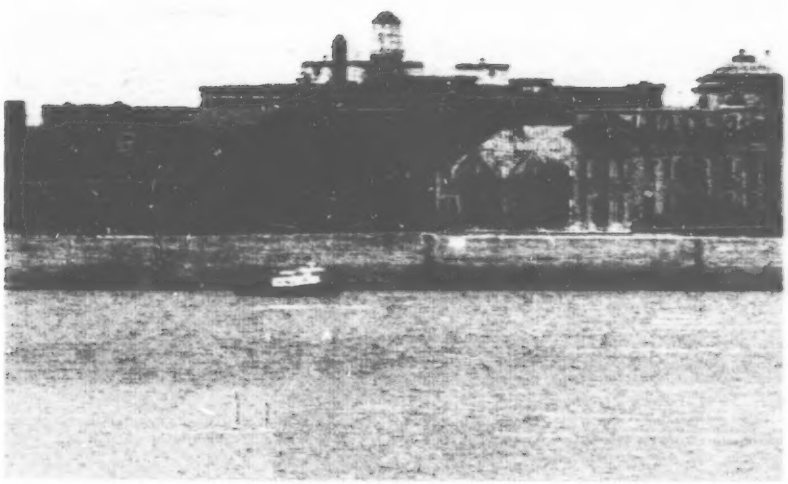
We shall see later the possible uses to which the Boutique shed could be put. The Harbour Building, though architecturally more interesting than the two sheds, is superfluous (***ill 22***). If replaced by green space, its site would become Pointe-à-Carcy's best stopping place because of the breadth and exceptional quality of the panorama that would be opened up.

The Market Building deserves no better fate. It is massive and largely empty, in a style poorly suited to its surroundings; it blocks the view up to the Old Town, and its demise would prompt few regrets (***ill 23***). The few snack bars still there could easily be rehoused in the Boutique shed, which is much less of an eyesore. Indeed, all the services needed for a public area of this kind (visitor information, restaurants, restrooms) could be centred there in future.

We would add that the Harbour Building, by both its location and form, is a glaring error.
(Ref. School of Architecture, Laval University)

Such a plan must necessarily be accompanied by the demolition of the Market Shed (old shed No. 8) and the Harbour Building.
(Ref. Conseil des monuments et sites de Québec)





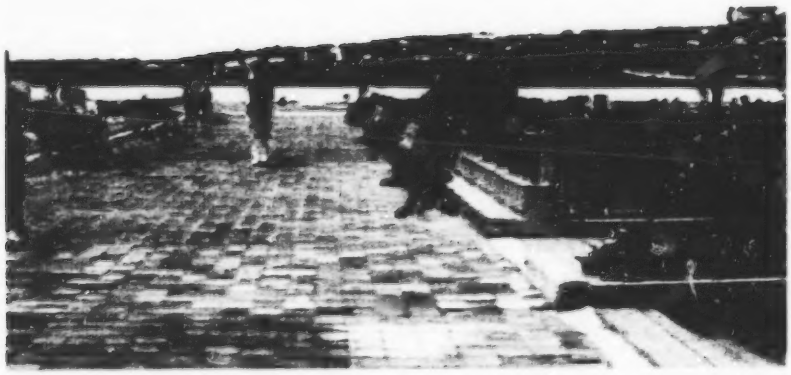
ill 23 The Market Building: few would mourn its passing

There have been mistakes that must be thrown out and not excused in financial terms. Any rectification must be based on the importance of the site and its environment.
(Ref. Board of Trade and Industry of Metropolitan Quebec)

The Committee, like most other interested parties, could say a great deal about the walkways designed to link the two sheds -now deserted- to the Harbour Building. These suspended cages, as ugly as they are useless, merely restricts the view of passers-by (***ill 24***). Even if the Committee had decided to preserve the Market shed and the Harbour Building, which is not the case, it would still have set the demolition of these walkways as an urgent priority.

At first glance, it may seem extravagant or cavalier to order the demolition of relatively new buildings erected at great expense ($11 million), but after all due reflection, it is the most fitting solution, especially as it will endow this part of the Old Town with a superb green space in which residents can find pleasure and take pride. Besides, the $11 million represents less than 10% of the total investment.

ill 24 Walls : oth ugly and useless



The Perez-Rocois project, which the federal authorities were thinking of sanctioning, also called for demolition of the two sheds. True, it was to replace them with new buildings, but it is certainly no more scandalous when the same thing is done in the interest of the community, substituting a public park which the public wants for the ugly structures which it disdains. Furthermore, it would probably cost less to maintain a few square metres of grass than to heat and maintain the vast empty spaces of the sheds.

The Committee therefore unhesitatingly recommends as follows:

- That the Harbour Building and the Market shed be demolished, together with their connecting walkways, and that the space thus made available be made into a public park.

The Boutique shed

The public services provided at the site (restaurants, souvenir stalls, restrooms) are now mostly housed in the Market shed. The Boutique shed also has a few. In a place as busy as this, such services are essential.

The Boutique shed is located along Louise Basin, facing the Bunge grain elevators, and though it is no architectural masterpiece, it is less jarring than the Market shed or the Harbour Building, which, being on the northern edge of the site, do not come between the city and the river or obstruct the view. If restored, its original structure and its roof of polished old-fashioned timbers would be retained. It might also remain to serve as a monument to the turn-of-the-century sheds that housed the Port of Quebec's commercial activities (***ill 25***).

All present services would be relocated there, and to them could no doubt be added information services for tourists, especially those arriving by cruise ship.

ill 25 "The Boutique Shed should be kept and used to house all services."

There are containers and imposing cranes for baggage but nothing for the human beings who disembark onto the wharves.
(Ref. Mr Jean Cimon)

The Committee therefore recommends:

- That the Boutique shed be preserved and that the public services usually provided in public parks and docking areas be relocated there.

The main Agora and its walls

The Agora clearly meets a need, and many people seem to like it. It is, nonetheless, a structure whose design, in more ways than one, borders on the absurd.

For example, it is hard to integrate the mixture of the sounds produced by the waterfalls built around it and those from the shows staged there. It does not make sense. The water is turned off whenever there is a show.

Artists, as is well known, like to work as close as possible to their audience. Yet the stage is so far from the front rows that when there is a full house, several hundred extra chairs are arranged in the intervening space. These then block the view of the front rows in the lowest tiers, below stage level.

The stage roof, housing the lighting system, is in the form of a large press-button which should be kept in depressed position except for shows. When open, it flagrantly hides the Customs House facade. The Committee has found that, for reasons beyond its ken, the roof is kept permanently open in summer.

What can we say of the huge aluminum panels and metal fence that serve as a wall for the theatre to control access? No one seems to have considered the possibility that shows where there is a charge for admission would one day be held there. The trouble is that the panels and fence act as an enormous visual barrier throughout the summer at the centre of the site and detract from the Customs House, the main entrance of which is spoiled and its pediment hidden from view.

The Agora is an example of a project that runs counter to all these criteria. This space is the antithesis of an urban public space.
(Ref. School of Architecture, Laval University)

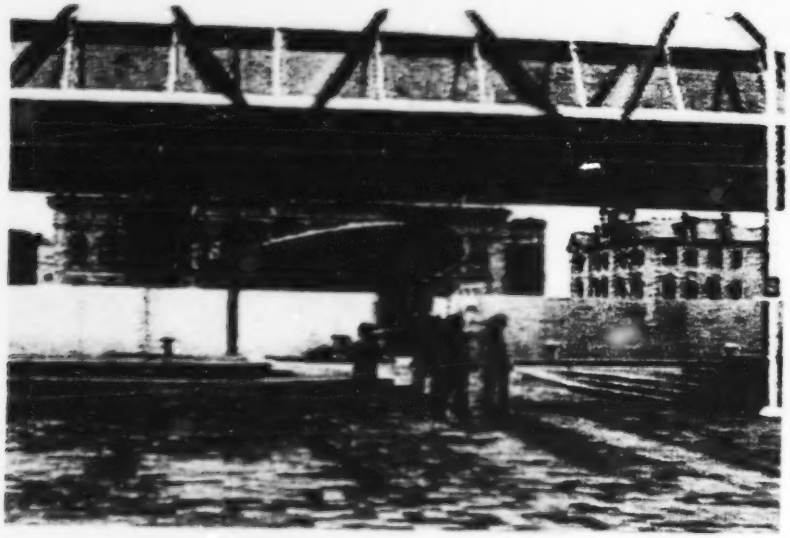
Seen from a distance, from the wharves, the Customs House disappears altogether behind a bewildering agglomeration of screens consisting of the aluminum panels, the "press-button" and the walkways (***ill 26***).

Moreover, since it is particularly exposed to the strong winds that blow across the Pointe, it would have been better to place the Agora elsewhere (at the head of Louise Basin, for instance). This would have allowed for the restoration of the basin which once graced the site, something that many interested parties would have applauded.

Out of respect for the quality of life of local residents, the site should not be used for entertainment purposes, except occasionally. We have serious doubts about the future of the Agora.
(Ref. Mr Réjean Lemoyne)

A study published this summer in the "Journal de Québec" seems to indicate that the Agora's popularity as a locale for shows is waning. Audiences are smaller. One musical ensemble had to cancel its planned performances.

Some producers complain of people they call "parasites" who set up their chairs around the Agora and listen in to concerts for free. One bluntly demanded the closing of the site at show times so that only spectators with tickets for and on their way to the Agora would be admitted. This harebrained idea is merely the final consequence of the initial aberration underlying the selection of this site for the Agora.



ill 26 Behind numerous screens, the Customs House

This said, though, the Committee feels that it would be unwise to deprive the Quebec City region of this cultural facility, and moving it would have too many unforeseen consequences to be readily justified. It recommends, however, as follows:

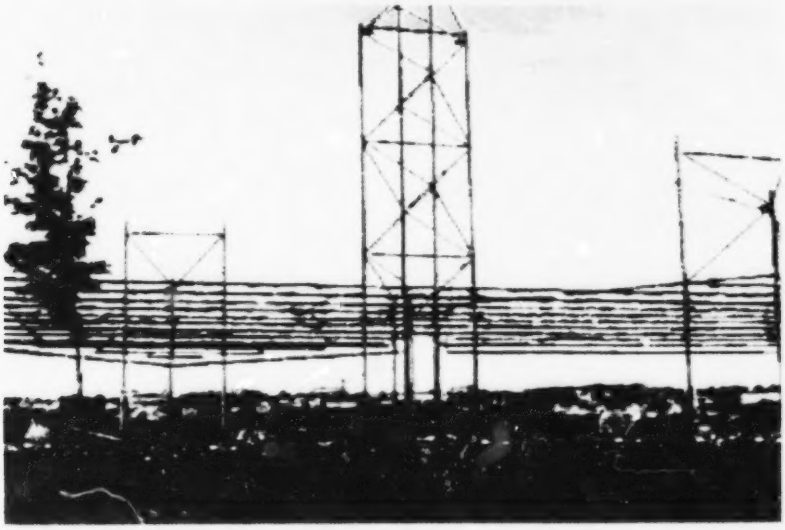
- That measures be taken to remove completely the fence around the main Agora and that the stage roof be raised only when truly necessary.

There is no alternative venue in Quebec City for national and international variety shows for medium-sized audiences (5,000 to 6,000 people).
(Ref. Conseil des monuments et sites de Québec)

First of all get rid of all the orange tubing that blocks the view of the river and ships from the Upper Town.
(Ref. Mrs Marcelle Desrosiers O'Farrel)

The tubular structures and observation tower

The three-dimensional structure (Pergola) was unanimously vilified during the public hearings. This tubular structure, erected along Wharf 22, is as useless as it is offensive (***ill 27***).



ill 27 Useless and offensive tubular structures

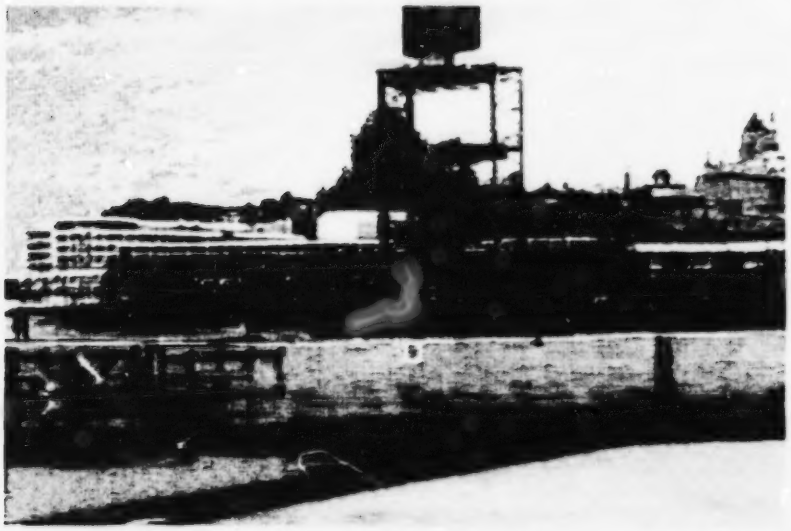
The same applies to the observation tower; it is unclear what view it is supposed to offer. Few people visit it, and in fact, from certain angles on the river, it blocks the view of the heights of the city (***ill 28***).

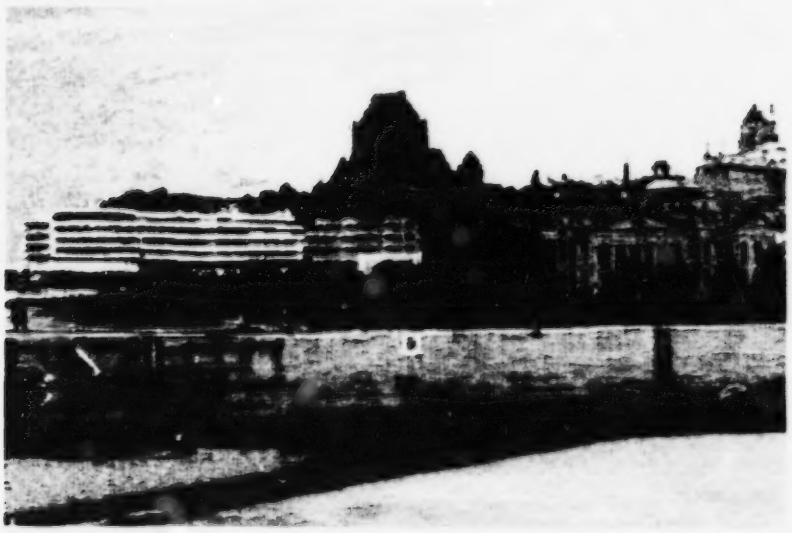
It would cost nothing to rid Pointe-à-Carcy of these bizarre features.

The Committee recommends:

- That the Pergola and observation tower be removed from Pointe-à-Carcy forthwith.

The Harbour Building and clock tower should be demolished to give back to the people the window onto the river to which they are entitled.
(Ref. Mr Jean Garon)





ill 28 The tower: what is the view like?

Air conditioning equipment

ill 29 The pumping station

Some mechanical air conditioning equipment was installed under an immense metal box next to the parking lot in front of the main entrance to the Customs House. This structure, to say the least, does nothing for the site or its heritage features.

The Quebec Urban Community has begun work on two new water purification plants. When these are ready, the pumping station can be put to other uses. It would be a good idea to house the air conditioning equipment there, thus opening up the approaches to the Customs House (***ill 29***).

The Committee recommends:

- That the air conditioning equipment located next to the main parking lot be removed as soon as possible to the pumping station.

Parking

There is a very serious shortage of parking at the Old Port. This problem affects primarily those who live in the area. Many of those participating in the public hearings also raised the issue.

The parking lot between the Terrasses du Vieux-Port and the Customs House, which detracts from the area, is thus to be seen as a necessary evil. The site which it occupies, once enhanced by the removal of the Harbour Building and the Market shed, deserves better than to be relegated to such uses (***ill 30***).

The public vocation of Pointe-à-Carcy should be consolidated and reinforced by laying out on part of the present parking lot (specifically along the axis running from St Paul Street to the Customs House) a vast park in which flowers and shrubs would predominate and which would provide a breathtaking view of the river landscape. This would also make it possible to highlight the two buildings of very significant heritage value.
(Ref. GIRAM)

Some people, such as Denis Vaugeois, the former Quebec Minister of Cultural Affairs, feel that an aggressive public transit policy would provide an adequate answer to the parking problem. To some extent, this is true, but the Committee believes that other solutions should not be dismissed.

In its brief, the Board of Trade and Industry of Metropolitan Quebec mentioned a conclusive study on the feasibility of building, at reasonable cost, an underground parking garage opposite the Museum of Civilization. The Committee is aware that the land in question belongs to the Quebec government, but it has already been put to use as an open-air parking lot, thus disfiguring the environment.

ill 30 Embellishing the area

We therefore feel that implementation of the Board of Trade and Industry's proposal is urgently called for to eliminate both open-air parking lots. If restored as green spaces, these areas would look magnificent and would give the Old Port generally, and Pointe-à-Carcy in particular, a new and extremely pleasant aspect.

This would be subject to the condition, of course, that parking would no longer be tolerated along the wharves, as is now the case in front of the Harbour Building, where pedestrians often find their path unexpectedly blocked by rows of vehicles (***ill 31***).

The Committee recommends:

- That, in order to provide Pointe-à-Carcy with the parking which it urgently needs, the federal Department of Public Works initiate negotiations with the Quebec government for the construction of an underground parking garage opposite the Museum of Civilization.

ill 31 ... blocked by rows of cars

Landscaping

If rid of most of its encumbrances and detractions and enhanced with more green spaces, Pointe-à-Carcy could then be the subject of a modest development plan that would give the whole of it a functional and aesthetic coherence (***Table 7***).

What we have in mind is a site generously endowed with lawns, shrubs and flower beds, where people can stop and rest on a bench wherever they wish and just daydream, or stroll in the lamplight enjoying the cool of the evening. Gardens, shelters and street furniture could turn Pointe-à-Carcy into an oasis suited to the needs and expectations of the crowds that flock to it (***ill 32***).

Pathways, access to the water, parks, public squares and even gardens should be laid out and integrated into the planned design to make the site even more pleasant and practical for nautical activities and access to the water.
(Ref. L'Union québécoise pour la conservation de la nature)

In this connection, it is curious how very few benches have been installed for strollers or people in a contemplative mood to sit on. Visitors bring there own garden chairs or else make themselves comfortable on mounds in the grass.

The Committee further noted that, although Pointe-à-Carcy played a significant role in the history of New France, there is nothing at the site to commemorate this. This situation should be remedied by installing panel displays behind glass using plans, maps and texts to illustrate the history of the site and the surrounding area.

The use of street furniture should not lead us to overlook the essentials: the green spaces indis-pensable to the site's harmony and the integrity of its features, which we envisage as a congenial arrangement of plant forms in which water, stone and pan-oramas are brought together.

ill 32 The crowds that go there

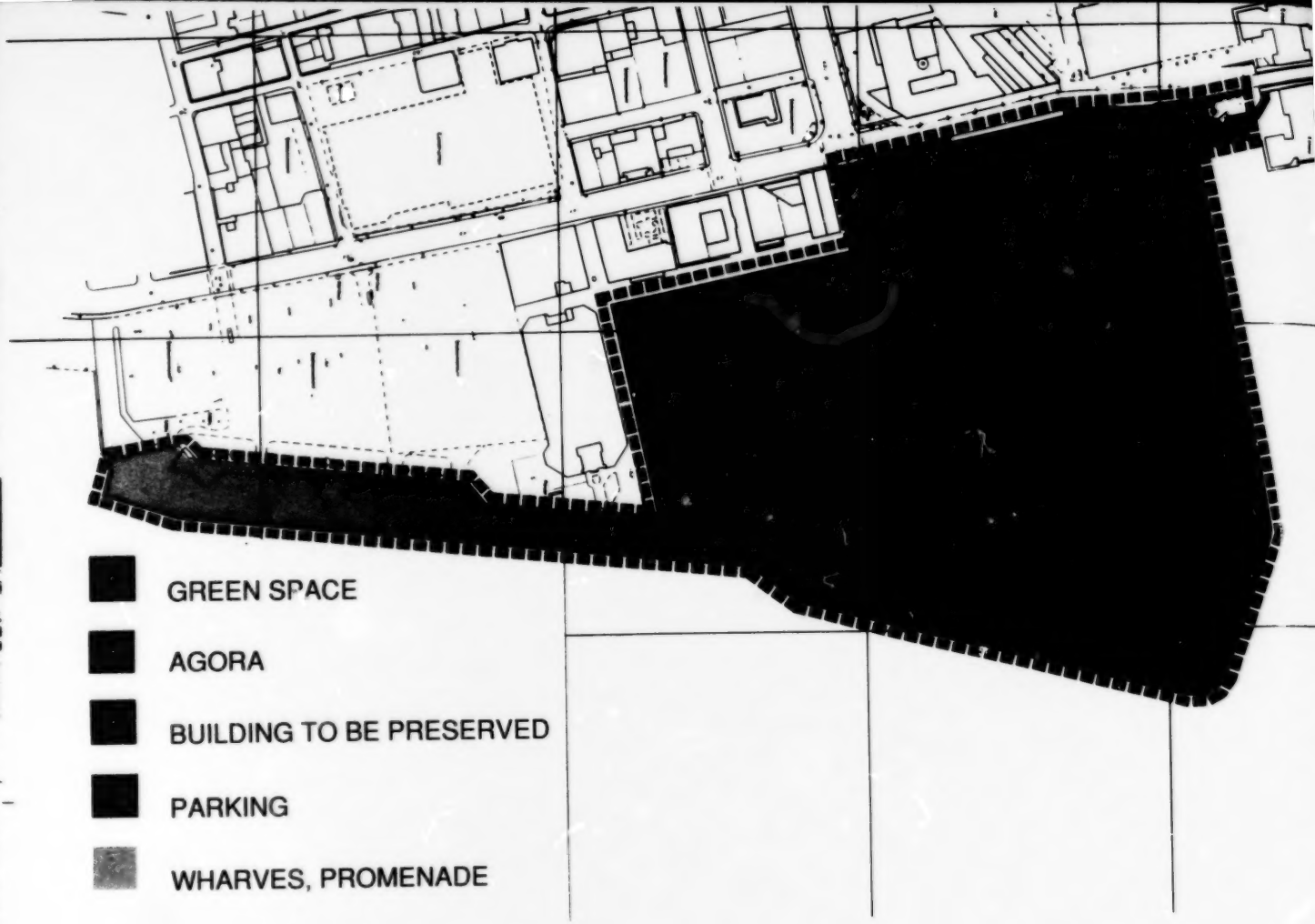
The Committee recommends:

- That Pointe-à-Carcy be the subject of a landscaping plan designed to enhance its functional arrangement and artistic value.

Table 7 Comparative land-use table for each proposal

	KEEP EXISTING BUILDINGS	%	NEW BUILDINGS	%	GREEN SPACES	%	PARKING	%	PROMENADES AND WHARVES	%	AGORA	%
STATUS QUO	12 272m²	16	0	0	9 945m²	12.9	14 342m²	18.7	31 892m²	41.5	8 379m²	10.9
PEREZ ROCOIS	4 120m²	5.3	15 282m²	19.9	9 805m²	12.8	5 222m²	6.8	34 022m²	44.3	8 379m²	10.9
GAUTHIER, GUITÉ, ROY	2 260m²	2.9	15 282m²	19.9	11 665m²	15.2	5 222m²	6.8	34 022m²	44.3	8 379m²	10.9
LOUISE COUTU	NA		NA		NA		NA		NA		NA	
NADEAU	2 260m²	2.9	13 418m²	17.5	7 850m²	10.2	0	0	48 202m²	62.8	5 100m²	6.6
NATIONAL DEFENCE	12 272m²	16.0	3 856m²	5.0	9 685m²	12.6	11 746m²	15.3	30 892m²	40.2	8 379m²	10.9
PROPOSED USE: A PARK	6 884m²	9.0	0	0	24 453m²	31,8	5 222m²	6.8	31 892m²	41.5	8 379m²	10.9
COUNTERPROPOSAL TO NATIONAL DEFENCE	6 884m²	9.0	2 596m²	3.4	21 377m²	27.8	5 222m²	6.8	32 372m²	42.1	8 379m²	10.9

NOTE: 1-THE COVERED WALKWAYS ARE NOT INCLUDED IN SURFACE AREA CALCULATIONS.
2-THE FIGURES QUOTED ABOVE DO NOT TAKE INTO ACCOUNT PARKING PLANNED FOR OCCUPANTS OR TENANTS OF PLANNED BUILDINGS.
3-NA: "NOT AVAILABLE"



ill 33 The proposed development: a park

Bicycle path

Cyclists, who go to the site in droves, have to use the same paths as pedestrians. This is neither convenient nor safe. A bicycle path along Dalhousie Street between Louise Basin and Wharf 22 would cause no disruption and would largely solve the problem.

In addition, this would bring Pointe-à-Carcy into the "Retour aux berges" project proposed by the Quebec Urban Community. The segment running through the site would thus link the bicycle path along the river out to Montmorency Falls with the one planned to extend to the Quebec Bridge. Pointe-à-Carcy would be sure to become the gathering place for cyclists taking a breather.

The Committee recommends:

- That a bicycle path be laid out between Louise Basin and the south end of Wharf 22 (ill 33).

C H A P T E R VII

SPECIFIC PROJECTS

National Defence project

Unexpectedly, not long after the end of the public hearings, a plan to build on Pointe-à-Carcy the French Naval Reserve school to recruit and train Francophones in an French-speaking environment was presented privately to the Committee.

The Department of National Defence has been toying with such a plan since 1983, when then Minister of Defence, Gilles Lamontagne, announced that a Naval Reserve training centre would be established in Quebec City. Since 1987, when the white paper on defence assigned two new missions to the Naval Reserve, namely coastal defence and mine-sweeping, the plan has developed considerably.

The project calls for the French training school and student residences, maintenance, logistic support and coastal defence vessel berthing, as well as the headquarters and Quebec City division facilities of the Naval Reserve. These would all be established in Quebec City with the specific intention of increasing the Francophone presence, which has always been minimal, in the Canadian navy (***ill 34***).

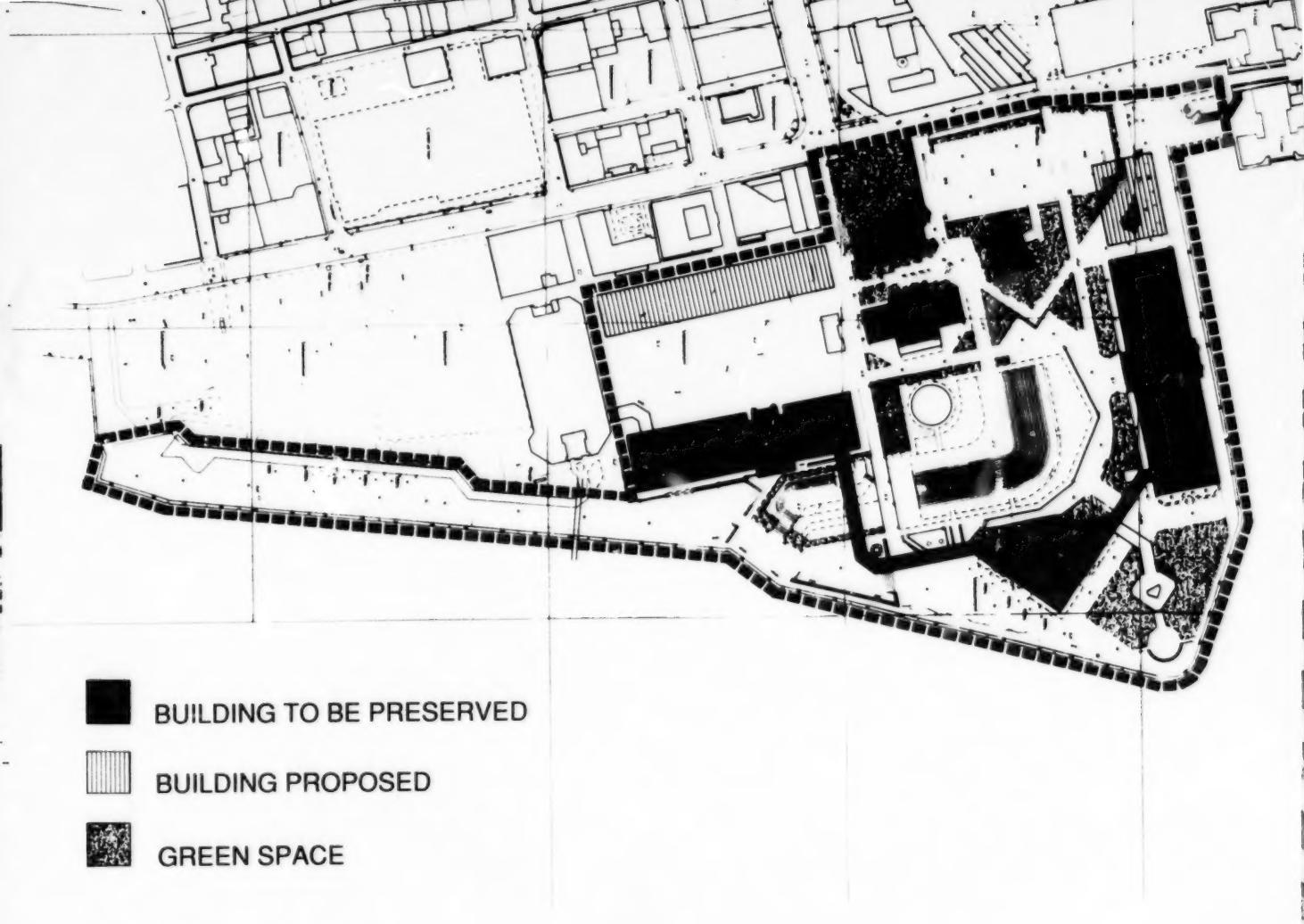
Because of the importance of the project, the Committee requested that the navy representatives make it public. This was done at a special public hearing, at which further details of the plan were also disclosed.

The persons in charge of the project see Pointe-à-Carcy as the ideal location because it offers what the navy is primarily looking for: its own visibility and greater presence in the mind of the Francophone public. Moreover, there are existing facilities that could be used, thereby making the project less costly.

The navy has set the target date for completion of the project for 1993, the delivery date of the first minesweeper that has been authorized to be built.

According to the navy representatives, the redevelopment of the Old Port for Quebec '84 has provided the sight with appropriate facilities. HMCS Montcalm would continue to lease space at the marina for its training vessels and would negotiate with the Port of Quebec for other moorings. The Naval Reserve orchestra would give public concerts at the Agora.

Public access to the site would be guaranteed by agreement in due form with the City of Quebec, and current restrictions on changing the landscape would be adhered to.



ill 34 The National Defence proposal

Minor renovations, however, are planned. The Market shed would be converted into a kitchen and mess hall. The Harbour Building would house the school's offices and Naval Reserve administration. The Boutiques shed would be turned into classrooms, offices and workshops. The reception area would become a rear extension, and a 25-metre annex would be built onto the west side of the shed for various purposes.

Only one new building would be constructed: a three-storey (6,181 m2 of floor space) residence for students and instructors built on the site of the large parking lot behind the buildings on Dalhousie Street. It would be linked to the Market shed by a walkway and would have its own parking lot.

Security of vessels would be the responsibility of their crews, and security of the buildings would be the responsibility of two commissionaires. In this way, no bothersome fence would be required. In peace time, security would be entirely compatible with public access to the grounds.

The navy's project adheres to several of the principles formulated by the Committee. The persons in charge of the project have promised to keep the site accessible to the public. The architecture of the proposed additions to the site would be compatible. The project is intended to put the maritime environment to good account. Profitability seems to be assured: it is estimated that annual spin-offs would be $13 million.

The coming and going of navy vessels could be a tourist attraction. The fact that the site would be the home of the only training centre for Francophones in the navy would be in keeping with the historic nature of the surrounding area, of which Point-à-Carcy is an extension.

These benefits, however, do not remove the doubts and obstacles. The spokesmen did not have all the required information, and in fact, where National Defence is concerned, there is no guarantee of access to information. There is hardly a tradition of opening up military bases to the public, and any commitment to do so would not be binding. National Defence could prohibit access by pleading national security, and neither the civil authorities nor public opinion would have any say in the matter.

With respect to the proposed layout, it does not provide for enough public areas and preserves the present structures, including those that block the view (Harbour Building and walkways). And part of the wharves would have to be reserved for military purposes.

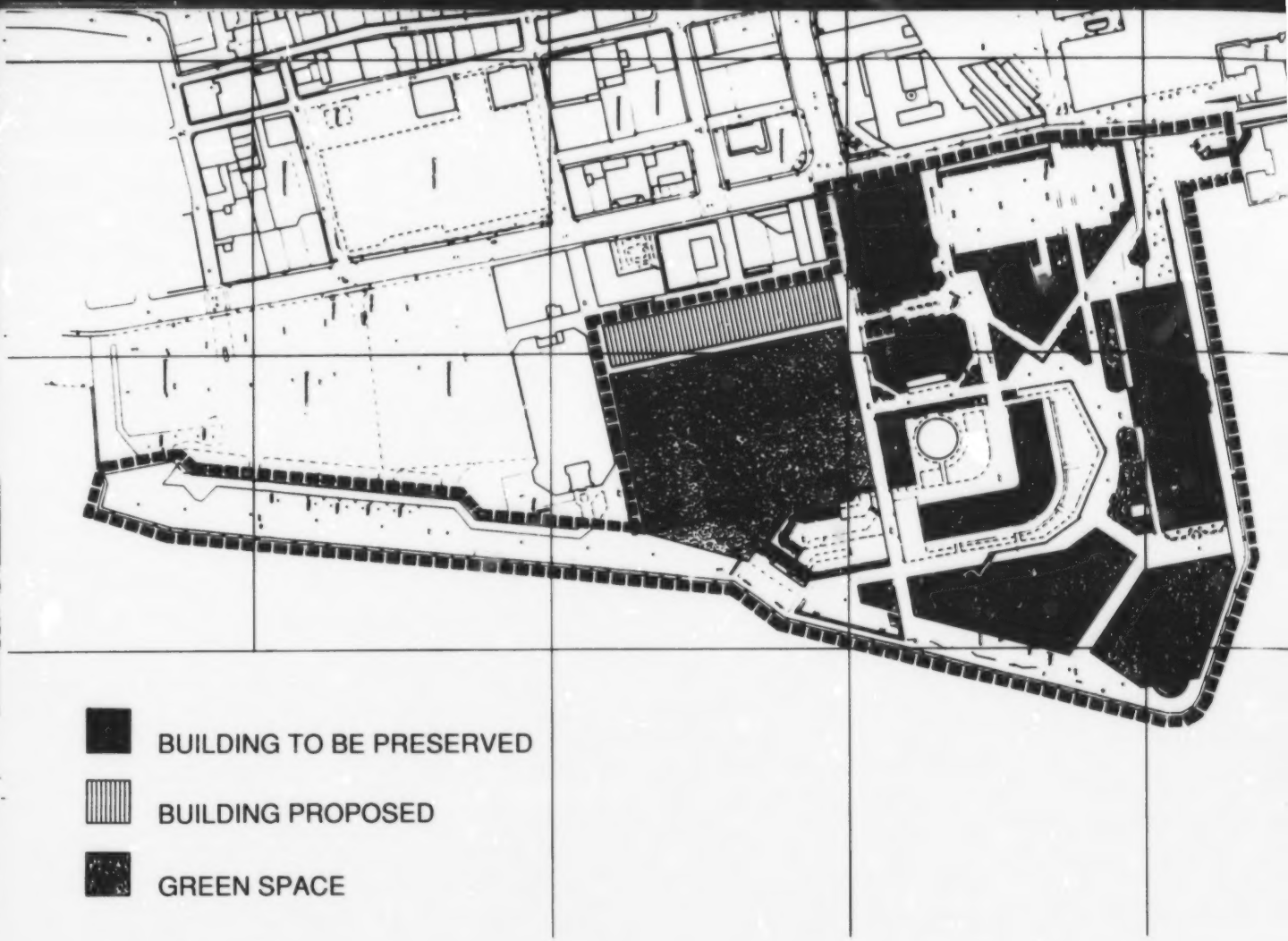
A point to note, moreover, is that another site upstream is being considered for the project, and if Pointe-à-Carcy does not become available, the navy would not be without an alternative.

Under the circumstances, it would be obviously premature to give a final opinion on the project. Nevertheless, the Committee feels that, should the project go ahead, it should be subject to the strict development principles set forth in Chapter V and, as far as possible, should be in conformity with the recommendations of this report.

This implies that the navy would have to decide to demolish the Harbour Building -for the reasons already explained- and find other space for its offices.

Similarly, the idea of recycling the Market shed does not appeal to the Committee. For students' rooms, kitchens and mess halls, the Committee would be happier with a new building on Prince de Galles Street behind the René-Lavasseur, Louis Pratt and John Munn buildings. Of course the new building could not be taller than the buildings mentioned or extend beyond an imaginary line drawn from the main entrance of the Port of Quebec building.

Of course, the use by the navy of the Boutique building should not prevent it from being used for the various services for the public.



ill 35 Counterproposal to National Defence

In sum, this project, even if it raises questions and concerns, cannot be dismissed out of hand. It is obviously in line with the port function of Pointe-à-Carcy, and because of its economic potential it cannot be rejected without giving the Department of National Defence the opportunity to give a firm guarantee that public access would not be restricted in any way and that it would meet the conditions already set out by the Committee (***ill. 35***). It is up to the navy, then, to make public a precise and detailed development plan.

Accordingly, the Committee recommends:

- That the project of the Department of National Defence to establish a Naval Reserve school on Pointe-à-Carcy be subject to the disclosure of a detailed plan drawn up in conformity with the conditions set out in the recommendations of this report.

The project of the Minister of Communications

The federal Minister of Communications, Marcel Masse, officially informed the Committee that he planned to establish a museum of New France in Quebec City and hoped to house it in the Customs House on Pointe-à-Carcy.

The authors of the plan consider the Customs House to be the ideal building for the museum: a jewel of architectural heritage, (***ill 36***) it sits majestically facing the St Lawrence River, the "grand boulevard" of New France, only a few steps away from the first French settlement in America.

The founding of such a museum of history would make it possible to gather together under one roof exhibits at present scattered in various other institutions, and to enrich the exhibitions through exchanges and various other co-operative activities with other museums in the Quebec City region.

The museum of New France would fit naturally into this network both by its conception and location and by the willingness of those who are working on the project. Moreover, the federal government is considering including a military museum in Artillery Park in the project, and this would make it possible to set aside rooms for social, economic and cultural purposes.

Although the theme of the museum has not yet been decided upon, indications are that it will be broad, probably the French presence in North America. New France, in its heyday, extended far beyond the present borders of Canada, and massive emigration in the last century, for example, produced 10 million Americans of French origin. With this perspective, it would be possible to set up a core permanent exhibit that would alternate with exhibits about particular developments.

The museum of New France would be complementary to and different from the other specialized museums in the region in that it would deal not with personalities and institutions but with the saga of the first French immigrants, who left a relatively rich and populated country with an old culture to cross the Atlantic on flimsy sailing ships, eke out an existence in a rugged land and wander, found families, persevere, settled down, scatter and develop a real society.

There are enormous economie spin-offs as well. Studies show that cities with a future in terms of tourism are cities with, among other things, a network of museums.
(Réf. Board of Trade and Industry of Metropolitan Quebec)

ill 36 The Museum of New France (Quebec National Archives, Quebec City)

The project of the Minister of Communications is in all respects compatible with the development principles set forth in Chapter V, and the Committee welcomes it enthusiastically.

A number of recommendations are aimed at freeing the space around the Customs House and removing obstacles to views of it so that its architectural value can be appreciated fully in its setting, and also at allowing strollers access to the grounds. These objectives are just as worthwhile for the inside of the building, now seen only by authorized public servants; visitors could finally admire the whole building, both inside and out, all at one time.

A museum in the Customs House would also have the advantage of re-establishing the physical and cultural coherence of the port area with the rest of the Old Town, which inappropriate developments resulting from administrative divisions have unfortunately destroyed over the years. The museum's integration into the historic aspects of Quebec City would make it possible to imagine a continuous walking route for tourists from the Old Town to Pointe-à-Carcy offering points of interest on the very spot where New France was founded.

Moving Customs is no major problem: relatively few employees would be affected, and the federal government has much office space in the area at its disposal. In the orientation proposed for Pointe-à-Carcy, moreover, the Committee has excluded the purely administrative function.

Conversion of the Customs House into a museum, finally, is recognition of the historic character of the site: in itself, in that the building is a testimony to what the Old Port was like in its heyday; and in relation to Old Quebec, of which Pointe-à-Carcy and the Old Port have always been simply the facade overlooking the river.

It is probably helpful to point out that there is at present no major museum devoted to New France, not even in the quarter where New France was born and which has many reminders of its past. The museum, then, would fill a gap and help to reinforce the tourist industry in Quebec City, which is so important for its economy.

The Conseil des monuments et sites de Québec (CMSQ) swould like to see the Customs House become the central point of the site.
(Réf. CMSQ)

In its brief, the Board of Trade and Industry of Metropolitan Quebec emphasized the major role of museum development in expanding tourism. Museums are the most profitable attractions, especially because they encourage overnighters, since travellers decide to stay on in order to visit the museums.

Many participants in the public hearings, feeling that the site was lacking in this regard, made imaginative suggestions for enriching the site culturally: exhibitions, interpretation centres, museums and so forth. The Committee is of the opinion that the proposal for the museum of New France meets these expectations.

The Museum of Civilization is only a few minutes' walk away, on the southwest corner of the site, facing the Dalhousie parking lot. With more modest exhibits about a particular period in history, the museum of New France would complement its distinguished neighbour, which, in order to illustrate popular themes, usually makes diachronic cuts in history. Moreover, the harmonious redevelopment of Pointe-à-Carcy would be good for the Museum of Civilization because its favoured location facing the river would be put to better account.

In short, a museum of New France in the Customs House would add a source of diversity and enrichment in a very popular area, where the components as a whole draw the crowds and then each component benefits.

Accordingly, the Committee recommends:

- That the Customs House be converted into a museum of New France, following the proposal by the Minister of Communications.

C H A P T E R V I I I

ADMINISTRATOR

Since the Société du Vieux-Port de Québec was dissolved, Pointe-à-Carcy has come under the federal Department of Public Works, which owns most of the buildings and land.

The Department, anxious to reduce the costs of administering and maintaining the 1984 facilities, is not in the least repelled by the idea of getting rid of them. This is the same policy that was applied more or less aptly by the previous owner, who used it to justify disposing of the lot on which Terrasses du Vieux-Port was built.

That was a mistake. There is no need to belabour the point; everyone agrees. The important thing is to make sure it does not happen again. Once it has been acknowledged that Point à Carcy is a seaport and public place, it would be absolutely absurd to privatize even one small lot on the Pointe.

It would now seem that the City of Quebec is the ideal public authority for assuming the leadership in developing the Old Port.
(Ref. Rassemblement populaire)

One does not have to be a prophet to imagine the disputes that would arise sooner or later if the site were given irreconcilable roles to play. This is why the Committee rejects the idea of building residences.

One could, of course, tolerate the student residences called for in the navy's project. The noise of motors and vessels coming and going would certainly not bother future sailors. But it is difficult to imagine that owner-occupants would put up with the normal din of port activities without eventually complaining; indeed, some of the occupants of the Terrasses du Vieux-Port are already complaining. Not to mention the noise, sometimes quite unbearable, that comes from some of the shows put on at the Agora.

The City of Quebec should exert strict control over the development of Pointe-à-Carcy, because the site is in a direct continuation of the surrounding urban fabric.
(Ref. Gauthier, Guité, Roy architectes)

The Committee feels, moreover, that the memorandum of understanding signed on February 26, 1982 by the Canada Lands Company (Vieux-Port de Québec) Inc. and the National Harbours Board would be a stumbling block for any private developer.

The agreement transfers to the Port of Quebec authority for the operation of wharves 19, 21 and 22. It goes without saying that port activities would take precedence over any other function (housing, commercial, etc), and the Quebec Port Corporation would soon require port services for ships at the three wharves. Provision of such services (mooring, gangways, taking on drinking water, disposal of garbage and liquid waste, loading of provisions, refuelling, transportation of passengers by bus or taxi, and so forth) would be incompatible with privatization.

Opposed to privatization but concerned about finding the proper public authority, several persons and groups who addressed the Committee suggested giving responsibility for Pointe-à-Carcy to Parks Canada. Certainly, that department has exceptional competence in managing natural and historic parks. But the development and administration of a site like Pointe-à-Carcy are not within its mandate. And in any case, regional management of Parks Canada has stated clearly to the Committee that it does not wish to take on that responsibility.

The government of Quebec, which apparently has been approached officially, has so far showed no desire to acquire the land. As for the Quebec Urban Community, all indications are that it would not be inclined toward managing a park located entirely within the boundaries of only one of its member municipalities.

That leaves the City of Quebec. Quite obviously, under present circumstances, the idea of taking on this burden is not likely to appeal to the City. It simply does not have the necessary financial resources. Such a mandate would suit it quite well, however, if the "Retour aux berges" (back to the banks) project of the Quebec Urban Community were implemented.

It would be appropriate to give back the management of the redevelopment to the City of Quebec through a memorandum of understanding and financial compensation.
(Ref. Board of Trade and Industry of Metropolitan Quebec)

After all, if there is any public authority capable of understanding the requirements and limitations of protecting and developing the Old Town, it is the municipal authority. It is also the municipal authority that is in the best position to identify the needs of its citizens, in particular the residents of the Old Town.

It would be normal, therefore, for the City to take responsibility for Pointe-à-Carcy. This presumes, of course, that the City would be provided with the necessary material resources. The present owner, the Department of Public Works, could make things easier in this regard.

It goes without saying that any transfer of ownership to the City of Quebec would exclude the Port building, the wharves and the Customs House. But the rest would be transferred and become part of the City's property.

Failing an agreement with the City, the Committee is of the opinion that the federal Department of Public Works should retain ownership and administration of the site. That department has proved that it is a good manager and has the greatest respect for visitors. Here again, Quebec Port Corporation would keep its building and the Customs House would be transferred to the museum of New France, if that site is decided on. Keeping Pointe-à-Carcy in the public domain, developing its port activities and further opening the shoreline were the main concerns of almost all the participants in the public hearings. The Committee's basic recommendations are in agreement with these concerns, and the owner of the land should have the elbow room to implement them.

It is necessary, however, to quickly find a means of subjecting future developments to heritage protection legislation -federal or provincial. A natural extension and inseparable part of the historic area recognized by Quebec and in part by Unesco, Pointe-à-Carcy should not, simply on the grounds that its owner is the Federal Government, be exempt from legislative restrictions when it comes to major developments on the site.

Legislation governing protected sites usually prescribes a consultation process, which, in the case of Pointe-à-Carcy, would have made it possible to avoid most of the mistakes the Committee would like to see corrected.

Accordingly, the Committee recommends:

A consensus has emerged among the members of the coalition that privatization of the site should be rejected and its public and symbolic nature should be turned to good account, emphasizing openness to the river.
(Ref. La coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Quebec)

- That no further privatization of land on Pointe-à-Carcy be carried out.

- That the federal Department of Public Works, for a fair price, hand over ownership of and responsibility for the site to the City of Quebec, except for the Customs House, the wharves and the Port of Quebec building.

- That, failing an agreement with the City, the federal Department of Public Works retain ownership and management of the site, except for the Customs House and the Port building.

- That the site manager, whoever that may be, adhere to the agreement reached on February 26, 1982 between the National Harbours Board and the Canada Lands Company (Vieux-Port de Québec) Inc.

- That any development that would change the appearance of the site be subject to heritage protection legislation.

CONCLUSION

The series of events and the public debate that led up to the establishment of the Committee illustrate the keen interest that our fellow citizens have in Pointe-à-Carcy. An interest that is almost phenomenal in comparison with the tiny area at stake. But could it be that areas of such quality are not plentiful, either in Quebec City or even anywhere else?

Trained in different disciplines, the three of us nevertheless all agreed from the beginning that part of Pointe-à-Carcy should be reserved for residential use. Solid, coherent and irrefutable, the arguments of the opponents to this idea prevailed. This confirms, we hope, that public hearings are sometimes eminently worthwhile.

But beyond the oral presentations and briefs, beyond the opinions expressed by editorialists and columnists, it was the very presence of the crowds with which we mingled on the site all summer long that won us over.

Indeed, since 1984, we reiterate, the people of Quebec City have claimed Pointe-à-Carcy for their own as a favourite place for strolling and relaxation. From that time on, the people themselves established the dynamics of the site's layout and development. Why now should these dynamics be resisted by inventing development concepts that are faithful neither to reality nor to the needs clearly expressed by our fellow citizens? In this sense, any desire, however vague, to reduce public access to the site, even minimally, would be construed as an improper, unjustifiable expropriation.

All converging on irrevocable recognition of its public character, our recommendations are aimed, accordingly, at making the site even more accessible, more attractive and more pleasant.

Pointe-à-Carcy is immensely popular. All the better !

LIST OF RECOMMENDATIONS

LIST OF RECOMMANDATIONS

(IN CHRONOLOGICAL ORDER)

1- That the future of Pointe-à-Carcy be shaped essentially by its threefold vocation as a seaport, public space for strolling, relaxation and contemplation, and historic site.

2- That the Harbour Building and the Market shed be demolished, together with their connecting walkways, and that the space thus made available be made into a park.

3- That the Boutique shed be preserved and that the public services usually provided in public parks and docking areas be relocated there.

4- That measures be taken to remove completely the fence around the main Agora and that the stage roof be raised only when truly necessary.

5- That the Pergola and observation tower be removed from Pointe-à-Carcy forthwith.

6- That the air conditioning equipment located next to the main parking lot be removed as soon as possible to the pumping station.

7- That, in order to provide Pointe-à-Carcy with the parking which it urgently needs, the federal Department of Public Works initiate negotiations with the Quebec government for the construction of an underground parking garage opposite the Museum of Civilization.

8- That Pointe-à-Carcy be the subject of a landscaping plan designed to enhance its functional character and artistic value.

9- That a bicycle path be laid out between Louise Basin and the south end of Wharf 22.

10- That the project of the Department of National Defence to establish a Naval Reserve school on Pointe-à-Carcy be subject to the disclosure of a detailed plan drawn up in conformity with the conditions set out in the recommendations of this report.

11- That the Customs House be converted into a museum of New France, following the proposal by the Minister of Communications.

12- That no further privatization of land on Pointe-à-Carcy be carried out.

13- That the federal Department of Public Works, for a fair price, hand over ownership of and responsibility for the site to the City of Quebec, except for the Customs House, the wharves and the Port of Quebec building.

14- That, failing an agreement with the City, the federal Department of Public Works retain ownership and management of the site, except for the Customs House and the Port building.

15- That the site manager, whoever that may be, adhere to the agreement reached on February 26, 1982 between the National Harbours Board and the Canada Lands Company (Vieux-Port de Québec) Inc.

16- That any further action likely to change the aspect of the site be governed by general legislation to protect heritage sites

APPENDICES

Minister of Public Works

Ministre des Travaux publics

Ottawa, March 30, 1989

Mr Gilles Boulet
President
Advisory Committee
University of Quebec
Room 610
2635 Hochelaga Blvd
St Foy, Quebec
G1G 4V9

Dear Mr Boulet:

The present situation in Quebec City is of great concern to me and presents a formidable challenge. I thank you, therefore, for agreeing to act as president of the Advisory Committee on the Future of Pointe-à-Carcy.

I would like to draw your attention to certain factors that should be taken into account during the consultations:

- respect the historic character of the site, part of which falls within a designated world heritage district;

- ensure public access to the site;

- favour extending the panorama rather than obstructing it;

- without excluding other vocations, favour one that will generate a level of economic activity consistent with the nature of the surrounding area;

- consider the possibility of the government disposing of the property.

I expect you to be able to send me your recommendations in four to six months and submit a report supporting the recommendations and outlining the consultation process.

The site that will be the subject of the consultations is contained within the following boundaries: the St Lawrence River to the east, the outer Louise Basin to the north, the section of Dalhousie St between Louise Basin and St André St, and the John Munn, Louis Pratt and René-Nicolas Levasseur buildings to the west, and finally Terrasses du Vieux-Port to the south. It is important to restrict the consultations to this part of Pointe-à-Carcy, since the rest of the sector has already been developed.

Rest assured that my Department will provide you with all the assistance necessary during the consultations. I hope that the consultations will enable the people of the Quebec City region to reach a consensus on the desired vocation for this part of the Old Port of Quebec.

I would also like to take this opportunity to welcome you to the Committee. I hope that the consultations will move along smoothly.

Yours truly,

E. MacKay

Elmer macKay

LIST OF BRIEFS
(IN CHRONOLOGICAL ORDER)

A. BRIEFS SUBMITTED AT PUBLIC HEARINGS

JUNE 12, 1989

1- Coalition pour la sauvegarde du Vieux-Port de Québec

2- Guy Béliveau, former vice-president of Canada lands compagny (Vieux-Port de Québec) Inc

3- Gauthier, Guite, Roy and Associates, architects

4- Conseil des monuments et sites

5- Societe Nationale des Quebecoises et Quebecois de la capitale

6- Québec city St -Jean-Baptiste Society

7- Societe historique de Québec

JUNE 14, 1989

8- Conseil central des syndicats nationaux de Québec (CSN)

9- Jean-Paul L'Allier, leader of the Rassemblement populaire

10- Jean Garon, MNA for Lévis (Parti Québécois)

11- Bureau d'animation et information logement du Québec Métropolitain

12- Syndicat des travailleurs et travailleuses du CLSC de la Basse-Ville

13- Fédération régionale des coopératives d'habitation de Québec

14- Federal and provincial new democratic party associations, on the initiative of the Langelier NDP riding association

JUNE 15, 1989

15- Coopératives des artisans et commerçants du quartier Petit-Champlain

16- Ordre des gens d'affaires du Québec

17- Board of trade and industry of metropolitan Quebec and Parc-Autos Inc

18- Denis Vaugeois, former Quebec minister of Cultural and Affairs

19- Léonce Naud, geographer

JUNE 16, 1989

20- Les Amis de la vallée du St-Laurent

21- The Quebec Carnival

22- Groupe d'initiatives et de recherches appliquéees au milieu (GIRAM)

23- Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN)

24- Linnean Society

25- Les Amis de Cataraqui

26- Marcelle Desrosiers O'Farrell

27- Alumni of the university of Ottawa

28- Comité de vigilance pour l'épuration des eaux usées de la Communauté urbaine de Québec

29- Vélo Québec

JUNE 17, 1989

30- Yvan Roy, consultant, heritage and archives

31- Réjean Lemoine, historian

JUNE 19, 1989

32- Jean-Guy Duquet, urban planner

33- Louise Coutu, architecture student

34- Jean-Gilles Nadeau, architect

35- School of architecture (Laval University)

36- Centre for the Great Lakes

37- Ronald Carre, owner of the Schooner "St André"

38- "L'Escale" nautical magazine

39- Construction committee, mouvement des jeunes en faveur de la paix et du desarmement

JUNE 20, 1989

40- Corporation professionnelle des urbanistes du Québec

41- Pierre Larochelle, professor, School of architecture, Laval University

42- Ordre des architectes du Québec

43- Québec Society of landscape architects

44- Geography professors of Laval University

45- Jean Cimon, urban planner

46- Georges Pelletier, geographer

47- Editions continuité Inc

JUNE 22, 1989

48- Visites culturelles Baillargé

49- Société d'art et d'histoire de Beauport

50- Heritage Canada

51- Comité des citoyens du Vieux-Québec

52- Festival d'été de Québec

53- Rocois Construction inc.

JULY 21, 1989

54- Department of National Defence

B. OTHER BRIEFS RECEIVED (NO HEARINGS)

55- Alliance for Historic Landscape Préservation

56- Fondation Echo-Logie

57- Comité des citoyens de l'an 2000, Cap Blanc sector

58- René Robitaille, engineer

59. Rémi Mayrand

60. Mission internationale MLH Inc.

LIST OF PRIVATE CONSULTATIONS

The Advisory Committee on the Future of Pointe-à-Carcy met privately with a number of individuals and organizations who agreed, at the Committee's request, to provide it with information necessary to its function.

Quebec Port Corporation

City of Quebec Planning Department

Robert Labbé, former president, Canada Lands Company (Vieux-Port de Québec) Inc

Gilles Desaulniers, Regional Director, Parks Canada

Daniel Lachance, Chairman of the Board, Quebec Urban Community Tourism Bureau

Jacques Clavelle, Director General, Coast Guard, Transport Canada

Michel Bourgon, Environmental Assessment, Parks Canada

PUBLIC HEARINGS

Tabulation of Opinions Expressed

1. Vocation of site	In favour
- public and recreational	54
- nautical and harbour-related	29
- educational and cultural	23
- tourism	21
- residential	8
- administrative	7
- commercial	4

2. Fate of present facilities	For	Against
- Agora	15	7
- Sheds (Boutique, Market)	10	10
- Harbour Building	9	10
- Pergola (tubular structures)		16

3. Desired layout	In favour
- Outdoor layout:	
. green spaces, park, promenade, cycle path, ornamental	19
pools, swimming pool	10
- Indoor layout:	
. interpretation centres (cultural, educational or nautical)	12

4. New construction	Include	Exclude
- Housing	14	30
- Businesses, offices, hotels	12	10
- Parking	8	
- Sports facilities: aquarium, slide, skating rink, sports centre	6	

5. Site management	In favour
- Studies, inquiry, master plan	12

6. Responsibility	In favour
- Public	44
. Parks Canada	16
. City of Quebec	10
. Quebec Urban Community	8
. Government of Canada	4
. Government of Quebec	3
. Port of Quebec Corporation	3
. Unspecified	4
- Private	14
. Private enterprise	8
. Non-profit foundation	6

OPINION POLL

Table of contents

1.	**PRESENTATION**	**105**
2.	**SURVEY METHODOLOGY**	**105**
3.	**HIGHLIGHTS**	**106**
	3.1 Reputation and number of visitors	106
	3.2 The Pointe's true vocation	106
	3.3 A positive image	106
	3.4 The future of Pointe-à-Carcy	107
	3.5 Detailed evaluation of the current dimensions and features of the Pointe	107
	3.6 Conclusion	107
4.	**POLL RESULTS IN DETAIL**	**108**
	4.1 Numbers of visitors to historic sites	108
	4.2 Reputation and number of visitors to Pointe-à-Carcy	108
	4.3 Visitors	108
	4.3.1 Frequency and timing of visits	109
	4.3.2 Reasons for visiting the site	109
	4.3.3 Overall evaluation and appreciation of the site layout	110
	4.3.4 Sense of pride in the site	110
	4.3.5 Evaluation of certain dimensions and features of the site	111
	4.3.6 Nautical vocation	112
	4.3.7 Pointe-à-Carcy: relaxation, strolling or recreation?	113
	4.3.8 Should the federal government dispose of the land?	113

Table of contents (cont'd)

4.4 Visitors and non-visitors and their familiarity with Pointe-à-Carcy 114

4.4.1 Familiarity with the work of the Committee on the Future of Pointe-à-Carcy 114

4.4.2 Responses to development scenarios 114

4.5 Why people have not visited the site 115

4.6 Profile of those interviewed 116

APPENDIX 1: Poll results 116

APPENDIX 2: Sample error margin 122

APPENDIX 3: Scenarios presented to the two interview groups 125

1. PRESENTATION

The Advisory Committee on the future of Pointe-à-Carcy mandated SORECOM to conduct a qualitative and quantitative study to survey public opinion in Quebec City on various topics pertaining to the Pointe's present and future development.

The Advisory Committee heard a number of briefs on the future of Pointe-à-Carcy last May. The poll was thus intended to complement or confirm the opinions expressed at the hearings.

This report deals with the quantitative aspect of the study, ie: the telephone poll conducted between August 4 and 11, 1989. The main themes covered by the poll were:

- visiting habits at historic parks and sites in Quebec City;

- Pointe-à-Carcy's reputation;

- visits to the Pointe during the last two years;

- the Pointe's main attractions;

- evaluation of the Pointe and its features;

- relative position of the Pointe for relaxation, strolling and recreation;

- transfer of part of the site to private enterprise;

- development scenarios.

The data from the group interviews, though of interest for the preparation of the quantitative questionnaire and a better understanding of the thoughts and feelings aroused by the project, are appended only as background information.

2. SURVEY METHODOLOGY

The poll was conducted between August 4 and 11 on a sample of 684 excluding off-sample calls. We completed 404 interviews, yielding a response rate of 60%, an acceptable rate during vacation season. If it is assumed that at least 10% of residents were away from home on vacation, we can adjust the response rate to 66%, ie: the number of persons interviewed over the number of people at home.

The sample was divided into two strata: Quebec City and the other municipalities of the greater Quebec City area.

This stratification enabled us to differentiate our respondents on the basis of the distance of their homes from Pointe-à-Carcy.

The questionnaire was drawn up taking into account both the Committee's concerns and the contents of the group interviews. These interviews (2) involved 20 persons having already visited Pointe-à-Carcy.

The interviews were conducted from our Montreal offices and monitored by our switchboard supervisors.

The weighting of the raw data was determined on the basis of respondents' age, sex and stratum.

3. HIGHLIGHTS

3.1 Reputation and number of visitors

-We estimate the percentage of persons interviewed who have heard of Pointe à Carcy at 88% and the percentage who have visited it at 67%.

-Some 74% claim to have visited the Old Port often or several times, as opposed to 86% for the Old Town, which seems to be the most popular of the historic sites from which respondents could choose.

3.2 The Pointe's true vocation

-When compared with the Plains of Abraham, Dufferin Terrace and Place Royale, Pointe-à-Carcy comes first as the best place for strolling and second for relaxation and recreation after the Plains of Abraham, but far ahead of Place Royale and Dufferin Terrace.

-Strolling and relaxation seem to attract the most visitors: 52%, versus 14% who come to watch ships, 11% to see a show and 7% to eat in a restaurant.

3.3 A positive image

-Pointe-à-Carcy seems to enjoy a very high popularity level among the visitors interviewed; 92% said that they liked it very much (45%) or quite a lot (47%).

-In addition, 94% claimed that they would be very proud (40%) or quite proud (54%) to take friends to see it.

3.4 The future of Pointe-à-Carcy

-When presented with four scenarios for development, the vast majority (88%) of visitors and those who have heard of the Pointe but not been there tend to favour the following one:

"Tear down certain existing buildings and lay out a park with trees, green spaces, ponds and benches."

This scenario is by far the most "acceptable" to all groups within the population surveyed.

The status quo received 64% approval, followed by "establishment of a French-language naval school for the Department of National Defence, with access to the wharves, Agora and promenade" (57%).

The scenario most widely rejected by those interviewed (54%) is that consisting of "a private residential, commercial and administrative complex, which would preserve public use of the wharves, Agora and promenade".

3.5 Detailed evaluation of the current dimensions and features of the Pointe

-Respondents were asked to choose among the four scenarios after first being given a chance to offer their opinions on the pride they felt in various features of the Pointe as it is now, the space allotted to each of them and the harmony and cohesion among these elements relative to each other and to the other buildings in the Old Town.

-The results are clearly comprehensive and highlight the strengths and weaknesses of each feature.

3.6 Conclusion

-The survey draws quite a distinct picture of Pointe-à-Carcy's reputation and importance and of the strengths and weaknesses of each of its existing features, but it also tells us that it could be improved on the basis of a fundamental concept which emerges from the opinions expressed, namely that Pointe-à-Carcy is seen and sought after as a place for strolling and relaxation in which water, trees and green space should be pre-eminent.

4. POLL RESULTS IN DETAIL

4.1 Numbers of visitors to historic sites

Before presenting the opinion data gathered on Pointe-à-Carcy, we wanted to situate it in relation to several other well known Quebec City historic sites. In this connection, it should be remembered that the poll started with questions on the use of such sites.

We will briefly present these data below by way of introduction. A significant majority of residents of the Quebec City Urban Community claim to visit or to have visited the following sites often or several times:

	Often	Several times	Total
- the Old Town	51	35	86
- the Plains of Abraham	41	36	77
- the Old Port	39	35	74
- Dufferin Terrace	36	37	73
- Place Royale	32	35	67
- Place d'Youville	30	35	65

The Old Town, the Plains of Abraham and the Old Port are the most frequently visited. One may conclude, looking at these figures, that one day Pointe-à-Carcy, already well known (88%), will be visited as often as the Old Port. The data on the next few pages will give a better idea of the importance of Pointe-à-Carcy.

4.2 Reputation and number of visitors to Pointe-à-Carcy

Pointe-à-Carcy is familiar to a large majority (88%) of the population of the greater Quebec City area and has been visited at least once by two residents out of three (76%).

While its reputation shows little variation on the basis of socio-demographic variables, the percentage of visitors increases with level of schooling:

- 16 years and over	82%
- 13 to 15 years	5%
- 9 to 12 years	58%
- less than 9 years	51%

Among those who have heard of Pointe-à-Carcy, visits drop off sharply among those age 50 and over (56% as opposed to 79% to 84% for other age groups).

4.3 Visitors

Visitors were asked a series of questions covering not only the frequency of their visits but also topics of interest to the Committee, all of which are presented in the next few pages.

4.3.1 Frequency and timing of visits

The vast majority of visitors have been to Pointe-à-Carcy at least once during the last two years.

The resulting distribution is detailed on the next page:

- never	4%
- once or twice	32%
- three or four times	17%
- five to nine times	15%
- ten times or more	30%

N=272

The average is 14 visits in two years. The preferred season for visiting is undoubtedly summer, followed by fall:

- summer	95%
- fall	48%
- spring	40%
- winter	9%

The afternoon (82%) and evening (80%) are the preferred times of day for going to the Pointe. Less than a third (31%) visit in the morning.

The average duration of the most recent visit is 2.4 hours, with very little variation from one group to another.

4.3.2 Reasons for visiting the site

In order, visitors go to the site for:

- relaxation/strolling	52%
- watching ships	4%
- shows	11%
- several of these reasons	7%
- restaurant	10%
- other reasons	6%

It would seem, then, that the Pointe attracts mainly those looking for relaxation; this applies to all groups among the interviewees: men and women, regular and occasional visitors, young and old, etc.

4.3.3 Overall evaluation and appreciation of the site layout

A quarter of visitors (26%) feel that Pointe-à-Carcy is very well laid out, while 18% think that it is more or less well laid out or poorly so. The majority (54%) consider it quite well laid out. Those with more education are more critical than the less educated: 23% and 30% respectively consider it very well laid out. When asked how much they like Pointe-à-Carcy, 45% said that they liked it a lot, 47% liked it somewhat, and 6% did not like it at all or very little. Its popularity, moreover, correlates directly with the number of visits:

	Like it a lot
- 0 to 2 visits	33%
- 3 to 9 visits	36%
- 10 or more visits	71%

Also, older people like it more than younger people.

	Like it a lot
- 18 to 29	33%
- 30 to 39	7%
- 40 to 49	51%
- 50 and over	56%

Women (49%) seem to like the site more than men (41%). Lastly, there is a strong correlation between a positive evaluation of the layout of the Pointe and its popularity.

Pointe-à-Carcy's popularity increases with the number of visits made. It varies also according to evaluation of the layout and popularity rating.

	Visits
- 0 to 2	23%
- 3 to 9	34%
- 10 or more	53%

4.3.4 Sense of pride in the site

Four Quebec City residents out of ten would be very proud to show their friends around the Pointe, and 54% would be quite proud. The groups where pride was strongest were women (46%), regular visitors (59%) and those age 50 and over (50%).

When this response is analysed for each of the various facilities or features of the Pointe, the following variations emerge:

	Very	Quite	Little / Not at all	Don't know	Haven't heard of it
- promenade	43%	48%	4%	3%	1%
- Customs House	23%	35%	14%	2%	18%
- Agora	49%	43%	5%	3%	1%
- sheds	17%	33%	37%	6%	7%
- Terrasses du Vieux-Port	29%	42%	22%	3%	4%
- landscaping	31%	52%	11%	4%	2%
- Harbour Building	29%	43%	14%	7%	6%
- Louise Basin	34%	51%	7%	5%	4%

The great majority seem to be familiar with the various attractions of Pointe-à-Carcy. Only the Customs House is unfamiliar to more than 10% of visitors, 18% having not heard of it. The Agora and the promenade are the chief objects of pride.

	Very	Quite	Very/Quite
- Agora	49%	43%	92%
- promenade	3%	48%	91%
- Overall	(40)	(54)	(94)

The sheds fare less well, with 43% declaring that they feel little or no pride in them.

4.3.5 Evaluation of certain dimensions and features of the site

We have already seen that visitors have a generally favourable overall impression of the Pointe (very well laid out 25%, quite well 54%).

When asked for details on specific features, a wide range of qualification enters their evaluations:

-68% think that the buildings on the site blend well with each other, while 27% hold the opposite opinion (37% of men and 18% of women);

-54% say that the buildings on the site blend well with the buildings of the Old Town (44% of men and 62% of women; 44% disagree). The most critica l on this score are men (53%), occasional visitors (49%), younger people (48%) and those with more years of schooling (51%).

-The present allocation of space to such features as business, housing and parking was evaluated as follows:

How would you rate the allocation of space at Pointe-à-Carcy?

	Plenty	Just enough	Not enough	Don't know	Haven't heard of it
- shops, boutiques	9	66	19	6	-
- housing	13	61	15	8	2
- the promenade	-	81	16	2	-
- cultural activities	-	62	30	6	1
- recreational activities	-	54	32	9	4
- nautical activities	-	67	15	10	8
- administrative offices	15	56	5	14	9
- parking	3	35	55	6	-

The opinions recorded here need to be interpreted in the light of other answers given. It is thus conceivable that, apart from parking, which a majority find definitely inadequate, other aspects are generally acceptable, although the space provided for cultural and recreational activities is deemed insufficient by about one-third of all respondents. In neither case does any respondent feel that too much space is allotted. Opinion is more divided on the matter of offices, shops and boutiques, and housing.

Proponents of the status quo might look to the high proportion of "just enough" responses, but then we see that, when confronted with development options (Question 17), more respondents would prefer change to the status quo.

The most critical groups were as follows:

	Not enough
- parking	young people (64%), regular visitors (62%)
- recreational activities	young people (45%)
- cultural activities	young people (41%), women (33%)
- shops, boutiques	young people (26%)

4.3.6 Nautical vocation

In the opinion of those interviewed, a park (95%) would be the most compatible option with Pointe-à-Carcy's nautical vocation.

In order, the following other aspects were put to the interviewees (assisted choice):

- businesses (boutiques, restaurants)	82%
- housing	60%
- hotel	4%
- offices	51%

The idea of a park is attractive to a large majority across all socio-economic and cultural groups covered by the survey. Businesses are supported by a considerable majority, but there are significant pockets of resistance among regular visitors (26%), older respondents (25%) and those with more years of schooling (19%).

4.3.7 Pointe-à-Carcy: relaxation, strolling or recreation?

We wanted to find out how Pointe-à-Carcy stood in relation to three other well known sites as a location for strolling, relaxation and recreation.

Visitors place it first as a location for strolling:

	Place for strolling
- Pointe-à-Carcy	31%
- Plains of Abraham	29%
- Dufferin Terrace	21%
- Place Royale	16%
- no opinion	1%

For recreation, the Pointe comes in second and likewise for relaxation:

	Place for recreation	**Place for relaxation**
- Pointe-à-Carcy	40%	52%
- Plains of Abraham	35%	29%
- Dufferin Terrace	10%	6%
- Place Royale	5%	10%
- no opinion	9%	2%

4.3.8 Should the federal government dispose of the land?

Reaction was generally negative to the idea of the transfer of part of the site of Pointe-à-Carcy by the federal government to private enterprise for construction of housing (80% - no), businesses (77%) or offices (84%).

A majority in all groups showed a negative reaction to this possibility, and we noted the same reactions during the group interviews conducted several days before the poll.

4.4 Visitors and non-visitors and their familiarity with Pointe-à-Carcy

The last part of the questionnaire contained questions addressed to all those who had heard of Pointe-à-Carcy, whether or not they had visited it. We had thought that the opinions of non-visitors who had heard of the site would shed new light on public opinion on the possible development scenarios formulated by the Committee and submitted to preliminary qualitative evaluation during the group interviews.

To provide a better idea of the opinions of visitors and non-visitors who have heard of Pointe-à-Carcy, data for the two categories are presented separately below.

4.4.1 Familiarity with the work of the Committee on the future of Pointe-à-Carcy

Close to half of visitors (49%) and 28% of non-visitors interviewed had heard of the Committee. There is a significant discrepancy between the two groups (36% versus 18%) with respect to the level of information about the public hearings on the future of Pointe-à-Carcy.

4.4.2 Responses to development scenarios

Four development scenarios were submitted one by one to all those who had heard of or were familiar with Pointe-à-Carcy, whether or not they had been there. The scenario which attracted the broadest support calls for a park with trees, green spaces, ponds and benches.

The exact wording of the scenarios and the percentages of those agreeing and disagreeing are as follows:

> **"A number of suggestions and recommendations were made to the Advisory Committee by Quebec City residents or groups during the public hearings. I shall read you some of them, and I would like you to tell me whether you agree or disagree with each one."**

		Agree	Disagree	Don't know
a) Build a residential, commercial and administrative complex which would preserve public use of the wharves, Agora and promenade.	(V)	36	61	3%
	(N-V)	58	33	9%
	TOTAL	**41**	**54**	**4%**

		Agree	Disagree	Don't know
b) Tear down certain existing buildings and create a park with trees, green spaces, ponds and benches.	(V)	91	8	%
	(N-V)	79	15	7%
	TOTAL	88	10	2%
c) Establish a French-language naval school for the Department of National Defence, preserving access to the wharves, Agora and promenade.	(V)	57	39	3%
	(N-V)	58	29	13%
	TOTAL	57	37	6%
d) Maintain the site in its present state.	(V)	62	35	2%
	(N-V)	67	12	20%
	TOTAL	64	30	6%

V: visitors (N=272)
N-V: non-visitors (N=75)

The results for each scenario among both visitors and non-visitors show a distinct preference for scenario B, although scenarios C and D do not meet any strong disapproval. Visitors are strongly opposed to scenario A.

The group interviews showed us that some participants and regular visitors to the site would prefer to keep the site as it is if they were not offered any specific alternatives. They expressed a desire to find out about these solutions before accepting them. Where they were in doubt, they opted for the status quo. This reflex might partly account for the high level of agreement with the status quo.

Scenario B was favoured more by women (92%, as opposed to 83% of men) and the young (97%, as opposed to 76% of those age 50 and over). Respondents living in Quebec City (94%) were also more favourably disposed to scenario B than residents of the surrounding municipalities (86%).

4.5 Why people have not visited the site

A total of 75 respondents out of the 404 had heard of Pointe-à-Carcy but had not been there for a variety of reasons, chief among them apparently being "lack of opportunity" (46%); 10% are not interested in the site, 8% do not know where it is, 7% claim to be too old or to be afraid to go, and 6% "do not go out much". These are the first reasons given in each case.

4.6 Profile of interviewees

We will now present the profiles of the three respondent groups and the sample as a whole. It will be noted, however, that the number of those who have not heard of Pointe-à-Carcy is relatively small (N=51); the same applies to those who have heard of the Pointe but not been there (N=81). 272 visitors were interviewed.

	Heard of it		Haven't heard of it	Total
	Visitors	Non-visitors		
Average age	39 years	46 years	44 years	41years
Sex: M	47%	48%	47%	47%
F	53%	52%	53%	53%
Average years of schooling	12 years	11years	10 years	11years

APPENDIX 1
POLL RESULTS

1. Have you visited or do you visit the following places often, some times, rarely or never?

N=404	Often	Sometimes	Rarely	Never	Don`t know
- the Plains of Abraham	41	36	21	2	-
- Dufferin Terrace	36	37	16	11	-
- Place Royale	32	35	22	10	2
- the Old Town	51	35	10	4	-
- Place d'Youville	30	35	27	7	-
- the Old Port	39	35	18	7	-

2. Have you ever heard of Pointe-à-Carcy, on the banks of the river?

N=404		
	Yes	69
	No	30
	Don't know	1

3. Where exactly is Pointe-à-Carcy?

N=273		
	In the Old Port	43
	Near the ferry	6
	Elsewhere _____ (specify)	17
	Don't know	34

4. Pointe-à-Carcy is in the Old Port, with the Customs House, Agora, the Terrasses du Vieux-Port, sheds and Aloha Restaurant.

4 a) Do you remember ever hearing about this place?

N=404		
	Yes	88
	No	9
	Don't know	2

4 b) Have you ever seen it or visited it?

N=353		
	Yes	76
	No	22
	Don't know	2

4 c) How many times have you been there in the last two years?

Average: 14 times

4 d) What is it that attracts you to Pointe-à-Carcy? Is it:

N=272		
	watching ships	14
	going for a cruise	-
	going to the restaurant	7
	going to shows	11
	relaxation and strolling	52
	several of these + other reasons	10
	don't know	-

4 e) Have you ever visited it during the following seasons?

N=272	Yes	No	Don't know
Spring	40	59	1
Summer	95	4	-
Fall	48	51	1
Winter	19	80	1

4 f) Have you ever visited it:

	Yes	No	Don't know
in the morning	31	68	1
in the afternoon	82	18	-
in the evening	80	20	-

4 g) How long did you stay there on your last visit?

Average: 2.4 hours

5. Overall, would you say that Pointe-à-Carcy is currently very well, quite well, more orless well or poorly laid out?

very well	25
quite well	54
more or less well	10
poorly	9
don't know	2

6. How do you usually get to Pointe-à-Carcy?

on foot	4
by car	73
by bus	4
by bicycle	8

7. Do you personally like Pointe-à-Carcy ...

a lot	45
quite well	47
little	6
not at all	-
don't know	

8. Would you be very proud, quite proud, hardly proud at all or not proud to show friends around there?

very proud	40
quite proud	54
hardly proud at all	4
not proud	1
don't know	

9. Would you be very proud, quite proud, hardly proud at all or not proud to show friends around the following places at Pointe-à-Carcy?

	Very proud	Quite proud	Hardly proud at all	Not proud	Haven't heard of it	Don't know
- the promenade by the river	43	48	4	-	1	3
- the Customs House	23	35	14	2	18	7
- new buildings such as:						
. the Agora	49	43	5	1	-	3
. the sheds	7	33	29	8	7	6
. the Terrasses du Vieux-Port (condos)	29	42	11	11	4	3
. the landscaped areas	31	52	10	1	2	4
. the Harbour Building, with the Aloha Restaurant	29	43	12	2	6	7
. Louise Basin	34	51	6	1	4	5

10. In your opinion, do the existing buildings at Pointe-à-Carcy blend well:

	Yes	No	Don't know
- with each other	68	27	5
- with the other buildings of the Old Town when viewed together	54	44	2

11. In your opinion, does Pointe-à-Carcy currently have too much, just enough or not enough space for:

	Too much	Just enough	Not enough	Haven't seen it	Don't know
a) shops, boutiques	9	66	19	-	6
b) housing	15	61	15	2	8
c) the promenade	-	81	16	-	2
d) cultural activities	-	62	30	1	6
e) recreational activities	-	54	32	4	9
f) nautical activities	-	67	15	8	10
g) offices	15	56	5	9	14
h) parking	3	35	55	-	6

12. In your opinion, would the following be compatible with Pointe-à-Carcy's maritime or nautical vocation?

	Yes	No	Don't know
a) offices	51	43	6
b) businesses (boutiques or restaurants)	82	15	3
c) housing	60	35	4
d) hotel	154	40	5
e) a park	95	3	2

13. Which of the following places do you think is the best for:

N=272	a) strolling	b) relaxation	c) recreation
- the Plains of Abraham	29	52	40
- Place Royale	16	6	10
- Dufferin Terrace	21	10	5
- Pointe-à-Carcy	31	29	35
- don't know	1	2	9
- other	2	1	-

14. Would you like the federal government to transfer part of the Pointe-à-Carcy site to the private sector for construction of:

N-272	Yes	No	Don't know
housing	15	80	5
businesses	19	77	3
offices	12	84	3

15. Have you heard of the Advisory Committee on the Future of Pointe-à-Carcy set up by the federal Department of Public Works?

N=347		
	Yes	45
	No	55
	Don't know	-

16. Have you heard, through the media or otherwise, any accounts of the public hearings on the future of Pointe-à-Carcy?

N=347		
	Yes	32
	No	67
	Don't know	1

17. A number of suggestions and recommendations were submitted to the Advisory Committee by Québec City residents and groups during the public hearings. I shall read you some of them, and I would like you to tell me whether you agree or disagree with each one.

	N=347	Agree	Disagree	Don't know
a)	Build a private residential, commercial and administrative complex which would preserve public use of the wharves, Agora and promenade.	41	54	4
b)	On the site of certain existing buildings, lay out a park with trees, green spaces, ponds and benches.	88	10	2
c)	Establish a French-language naval school for the Department of National Defence, preserving access to the wharves, Agora and promenade.	57	37	6
d)	Maintain the site in its present state.	64	30	6

FOR THOSE WHO HAVE HEARD OF BUT NOT VISITED POINTE A CARCY, NO TO Q.4b)

18. Why have you never been to Pointe-à-Carcy?

N=75	First reason		
		no opportunity	46
		given don't go out much	6
		too old	7
		don't know where it is	8
		not interested	10
		other	9

IN CONCLUSION, I WOULD LIKE YOU TO TELL ME:

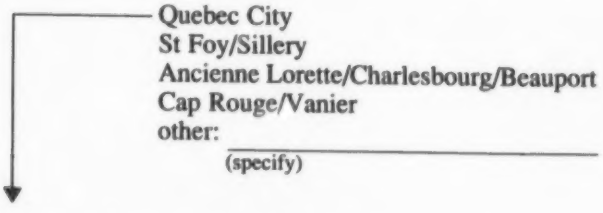
N=404

A. Your age: Average: 41

B. The number of years of schooling you have completed:

N=347		
	less than 9	12
	9 to 12	35
	13 to 15	29
	16 or more	23
	refuse to answer	1

D. Which municipality do you live in?



E. In which part of Quebec City is your principal residence?

N=196

Lower Town (St Sauveur, Old Town, Cap Blanc, St Roch)	28
Upper Town (Montcalm, St Sacrement, St Jean Baptiste)	24
Limoilou (Old Limoilou, Lairet, Maizaret)	17
Des Rivières section (Les Saules, Duberger, Neufchatel, Lebourgneuf)	31

APPENDIX 2
SAMPLE ERROR MARGIN

The degree of accuracy of the results varies according to the number of cases in the final sample, ie: the number of cases completing the poll. It also varies according to the number of cases in each analytical category. By way of illustration, the following are the maximum margins of error for samples or sub-samples of:

400	± 5,00%
350	± 5,34%
300	± 5.77%
250	± 6,32%
200	± 7,06%
150	± 8,16%
100	± 10,00%
75	± 11,54%

APPENDIX 3
SCENARIOS PRESENTED TO THE TWO DISCUSSION GROUPS

The following scenarios were presented to the two groups (20 participants) interviewed before the survey. Points of agreement and disagreement can be observed. The final scenarios included in the survey addressed to the public were drafted taking into account the remarks made following this short questionnaire.

2) During the public hearings, several suggestions and recommendations were made to the Consulting Committee by individuals and groups from Québec City. I will quote some of them to you and I would like you to tell me for each one if you rather agree or rather disagree.

ALTERNATIVES	I rather agree	I rather disagree	I don't know.
a) Build a private residential, commercial and administrative complex that would maintain public access to wharves, the agora and the promenade	—	20	—
b) Instead of some of the buildings currently in place, put up a parc, including trees, grass, benches and a water basin.	10	1	—.
c) Establish a French-speaking naval defence school for the Canadian Forces that would maintain public access to wharves, the agora and the promenade.	7	12	1
d) Keep the site in its current state.	8	11	1

Ministre des Communications

CANADA

Minister of Communications

L'honorable The Honourable

Marcel Masse

Mr Gilles Boulet, President
Advisory Committee on the Future of Pointe-à-Carcy
University of Quebec
2635 Hochelaga Blvd Room 610
St Foy, Quebec G1V 4V9

Dear Mr Boulet:

Ever interested in deepening our knowledge of Quebec's roots and making such knowledge available to the public, I have always found it surprising, not to say incongruous, that in the Canadian museum network no institution, not even in Quebec, has as it theme the historic period known as "New France." This, to my mind, is a flagrant omission that touches the very core of our identity.

Awareness of the past strengthens present identity. Contemplation in the present of relics from the past gives new life to past events, giving them a meaning that speaks to people now. Hence the extreme importance of museums, archives and other heritage institutions in keeping alive those roots that tell us who we are. Yet, as regards New France, the general public has only a fragmented, often pointillist, picture of the vast majority of immigrants who ventured across the Atlantic and braved North America.

Leaving France, a relatively rich, populated, civilized country with a moderate climate, they set out on a sometimes raging Atlantic in small, flimsy, unsanitary sailing ships, enduring hunger, thirst and sickness, and finally arrived to find a harsh climate and a land where they had to first eke out an existence, wander or found families, persevere, settle down, scatter and develop a real society. These were only a few of the Herculean, yet daily, tasks that faced colonists landing in New France.

Why a museum of New France in Quebec City itself? Because Quebec city, a jewel of world heritage, is a living monument: it is a physical and cultural whole that covers four centuries of French presence in America. The Old Town, itself, its location and the innumerable riches in the city's institutions make Quebec city an ideal centre for delving into and understanding French settlement on this continent, at least as far back as the 19th century, if not earlier. It is a political, military, religious, cultural and even physical symbol consonant with the vast, beautiful continent over which it once stood guard.

What would we exhibit in such a museum? Things that would interest people now. For example, daily life, customs and habits, as well as the major factors of civilization, politics, religion and economic forces. Québec City has a host of old institutions that possess very rich collections. A museum of New France could exhibit artifacts and certain documents from these rich, yet unexploited, collections, as well as the no less considerable riches of other institutions, both public and private, in Quebec and throughout Canada. Through their juxtaposition in one place and suitable interpretative notes, these artifacts would take on new life. The new museum would be a starting point from which to better appreciate the many other museums scattered throughout the city.

It seems to me that the Customs House would be the ideal site for the new museum; it is situated on the banks of the St Lawrence, which at the time was known as the "boulevard of New France," and is not far from where the first colonists settled. Built in the mid-nineteenth century, it remains today, even in the estimation of specialists in historic architecture, one of the most beautiful buildings in Quebec City.

From an even broader perspective, what I have said about the proposed museum of New France is relevant to the future of the Canadian Museum of Civilization.

I hope that the members of your Committee, who have the important task of reviewing the development of Pointe-à-Carcy, will have the opportunity to examine the approach set out in this letter and take it into account in making their recommendations.

Please do not hesitate to contact me if you wish to discuss this matter further.

Yours truly,

Marcel Masse